The copy filmed here has been reproduced thanks to the generosity of:

University of Guelph

The images appearing here are the best quality possible considering the condition and legibility of the original copy and in keeping with the filming contract specifications.

Original copies in printed paper covers are filmed beginning with the front cover and ending on the last page with a printed or illustrated impression, or the back cover when appropriate. All other original copies are filmed beginning on the first page with a printed or illustrated impression, and ending on the last page with a printed or illustrated impression.

The last recorded frame on each microfiche shall contain the symbol ⟶ (meaning "CONTINUED"), or the symbol ▽ (meaning "END"), whichever applies.

Maps, plates, charts, etc., may be filmed at different reduction ratios. Those too large to be entirely included in one exposure are filmed beginning in the upper left hand corner, left to right and top to bottom, as many frames as required. The following diagrams illustrate the method:

L'exemplaire filmé fut reproduit grâce à la générosité de:

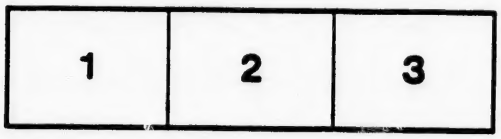
University of Guelph

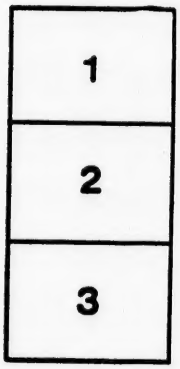
Les images suivantes ont été reproduites avec le plus grand soin, compte tenu de la condition et de la netteté de l'exemplaire filmé, et en conformité avec les conditions du contrat de filmage.

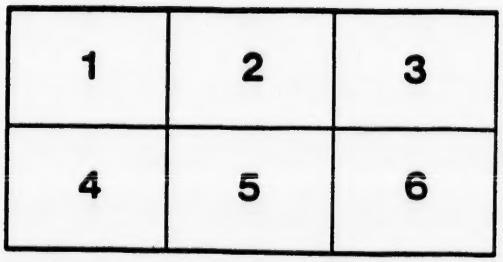
Les exemplaires originaux dont la couverture en papier est imprimée sont filmés en commençant par le premier plat et en terminant soit par la dernière page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration, soit par le second plat, selon le cas. Tous les autres exemplaires originaux sont filmés en commençant par la première page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration et en terminant par la dernière page qui comporte une telle empreinte.

Un des symboles suivants apparaîtra sur la dernière image de chaque microfiche, selon le cas: le symbole ⟶ signifie "A SUIVRE", le symbole ▽ signifie "FIN".

Les cartes, planches, tableaux, etc., peuvent être filmés à des taux de réduction différents. Lorsque le document est trop grand pour être reproduit en un seul cliché, il est filmé à partir de l'angle supérieur gauche, de gauche à droite, et de haut en bas, en prenant le nombre d'images nécessaire. Les diagrammes suivants illustrent la méthode.



# ETATS,

# RAPPORTS ET COMPTES

DE LA

# COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER

# DU CANADA.

---

SOUMIS A L'ASSEMBLEE LEGISLATIVE, JEUDI, LE 23 AVRIL, 1857.
Par ordre de Son Excellence le Gouverneur-Général,

W. CAYLEY, Inspecteur-Général.

---

TORONTO:
IMPRIMÉ PAR JOHN LOVELL, RUE YONGE.
1857.

# ETATS,

# RAPPORTS ET COMPTES

DE LA

# COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER

# DU CANADA.

---

SOUMIS A L'ASSEMBLEE LEGISLATIVE, JEUDI, LE 23 AVRIL, 1857.
Par ordre de Son Excellence le Gouverneur-Général,

W. CAYLEY, Inspecteur-Général.

---

TORONTO:
IMPRIMÉ PAR JOHN LOVELL, RUE YONGE.
1857.

CON

1. P
2. A
3. D
4. É
5. D
6. C
7. D
8. B
9. E

10. Et

11. Ex

12. Eta

13. Est

13½. Et

14. Etat

15. Etat

16. Etat

17. Rapp
18. Certi
19. Rapp
20. Rapp
21. Rapp
le
22. Mémo

# ETATS, RAPPORTS ET COMPTES

DE LA

# COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER.

## TABLE DES MATIÈRES.


1. Prospectus de la compagnie.
2. Appendice au do.
3. Distribution primitive du capital.
4. État général du compte du capital.
5. Détails des dépenses mentionnées dans le compte du capital
6. Compte du revenu.
7. Détails des dépenses mentionnées dans le compte du revenu
8. Balance générale, 31 décembre 1856.
9. Etat des dépenses sur les différents chemins de fer formant le grand tronc de chemin de fer.
10. Etat montrant les sommes prélevées par les différentes compagnies formant la compagnie du grand tronc de chemin de fer du Canada.
11. Extrait des affaires de la compagnie du grand tronc de chemin de fer du Canada.
12. Etat montrant le montant du capital sur lequel la compagnie du grand tronc de chemin de fer paie intérêt.
13. Estimation des sommes requises par la compagnie du grand tronc de chemin de fer pour lui permettre d'achever les travaux commencés, de faire les gares d'évitement extra et autres travaux qui sont absolument nécessaires pour les besoins du trafic et d'acheter le matériel roulant requis pour l'accroissement du trafic sur le chemin.

13½. Etat montrant les recettes et dépenses de la compagnie du grand tronc de chemin de fer du Canada, sur le compte de trafic pour les divers semestres commençant le 1er janvier 1854, et finissant le 31 décembre 1856.

14. Etat montrant les sommes requises pour faire face aux dépenses d'exploitation de la ligne, à l'entretien de la voie, à l'achat de munitions, combustibles, etc., du 1er mai au 30 juin 1857.
15. Etat comparatif du trafic hebdomadaire sur le grand tronc de chemin de fer depuis l'ouverture de toute la ligne, le 17 novembre 1856, et la periode correspondante depuis le 17 novembre 1855.
16. Etat du nombre de voyageurs, et montant des marchandises, etc., transportés par le grand tronc de chemin de fer depuis l'ouverture de toute la ligne jusqu'au 4 avril 1857.
17. Rapport de MM. Street et Benedict.
18. Certificat final de A. M. Ross, écuyer.
19. Rapport de Walter Shanly, écuyer.
20. Rapport de A. M. Ross, écuyer, et appendice.
21. Rapport de MM. Keefer et Shanly sur l'état des ponts du chemin de fer dans le Bas-Canada.
22. Mémoire de la compagnie du grand tronc de chemin de fer du Canada.

CON

THO
GEO
HEN
ROB
KIRK
L'Ecl

L'hon

L'hon
L'hon
L'hon
L'hon
L'hon
L'hon
GEOR
BENJ

W. H.
W. RF
E. F. V

No. 1.

# PROSPECTUS.

LA

## COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA

DIRECTEURS A LONDRES.

THOMAS BARING, écr., M. P.
GEORGE CARR GLYN, écr., M. P.
HENRY WOLLASTON BLAKE, écr.,
ROBERT McCALMONT, écr.,
KIRKMAN DANIEL HODGSON, écr.,
L'Echevin W. THOMPSON, M. P.

} Agents de la Province du Canada, et directeurs de la compagnie de la part du gouvernement canadien.

DIRECTEURS EN CANADA.

L'hon. JOHN ROSS, membre du Conseil Législatif, Solliciteur-général pour le Haut-Canada, *Président.*
L'hon. FRANCIS HINCKS, M. P., Inspecteur-général.
L'hon. E. P. TACHE, M. C. L., Receveur-général.
L'hon. JAMES MORRIS, M. C. L., Maître-général des Postes.
L'hon. MALCOLM CAMERON, M. P., Président du Conseil Exécutif.
L'hon. R. E. CARON, Orateur du Conseil Législatif.
L'hon. PETER McGILL, M. C. L., Président de la Banque de Montréal.
GEORGE CRAWFORD, écr., M. P., Brockville.
BENJAMIN HOLMES, écr., Vice-Président de la compagnie du chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique.
W. H. PONTON, écr., Maire de Belleville.
W. RHODES, écr., Québec.
E. F. WHITTEMORE, écr., Toronto.

BANQUIERS A LONDRES.

MM. GLYN, MILLS et Cie.
MM. BARING, FRERES et Cie.

INGENIEUR EN CHEF.

ALEXANDER McKENZIE ROSS, écr.

ASSISTANT INGENIEUR.

SAMUEL KEEFER, écr.

SECRETAIRE EN CANADA.

C. P. RONEY, écr.

SOLLICITEURS EN ANGLETERRE.

MM. SWIFT et WAGSTAFF, 30, Great George Street, Westminster.

SOLLICITEURS EN CANADA.

G. E. CARTIER, écr., M. P., Montréal.
JOHN BELL, écr., Belleville.

---

Les demandes de parts doivent être faites à MM. LAURENCE, CAZENOVE et PEARCE, Auction Mart, Londres, Courtiers ; ou à WILLIAM CHAPMAN, écr., 2, Leadenhall Street.

Le gouvernement et la législature du Canada ont, par différents actes, incorporé diverses compagnies pour la construction de différentes sections de la ligne du grand tronc de chemin de fer à travers la province ; et des actes du parlement canadien ont aussi été passés autorisant la fusion de toutes les compagnies dont les chemins de fer croisent ou joignent le grand tronc de chemin de fer, avec la compagnie du grand tronc de chemin de fer, afin de former une seule compagnie sous le nom de "Compagnie du grand tronc de chemin de fer du Canada." En conséquence, des arrangements sont en progrès pour opérer une fusion de la compagnie du grand tronc de chemin de fer du Canada Est, de la compagnie du chemin de fer de Québec et Richmond, de la compagnie du chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique, de la compagnie du chemin de fer de Grande Jonction, et de la compagnie du chemin de fer de Toronto et Guelph, avec la compagnie du grand tronc de chemin de fer du Canada, formant ensemble 964 milles de chemin de fer (y compris un pont sur le St. Laurent, à Montréal, qui sera construit sous la surintendance de Robert Stephenson, écr. M. P., et A. M. Ross, écr.,) avec un capital réuni de neuf millions cinq cent mille louis, et pour prendre à bail à perpétuité le chemin de fer de l'Atlantique et du St Laurent, depuis le point de sa jonction avec le chemin de fer du grand tronc jusqu'à la cité de Portland, 148 milles, au moyen duquel on obtient accès à l'Atlantique à l'un des havres naturels du continent occidental.

| | | |
|---|---|---|
| Le capital est . . . . . | | £9,500,000 |
| réparti comme suit : | | |
| Montant déjà prélevé en parts, et dépensé sur travaux des chemins de fer du St. Laurent et de l'Atlantique et de Québec et Richmond . . . . . | £683,400 | |
| Montant déjà prélevé sur bons . . | 733,000 | |
| | £1,416,400 | |

| | | |
|---|---|---|
| Réservé en parts et débentures pour les actionnaires des chemins de fer du St. Laurent et de l'Atlantique et de Québec et Richmond sur la fusion, et pour les porteurs de bons de la compagnie de chemin de fer d'Ontario, Simcoe et Huron . | £837,600 | |
| | | 2,254,000 |
| Laissant . . . . . | | £7,246,000 |
| Ce montant sera créé et divisé comme suit : | | |
| Capital en 144,920 parts de £25 chaque . | | £3,623,000 |
| Débentures de £100 chaque, payables en 25 ans, portant intérêt à 6 pour cent par année, payable semi-annuellement, à Londres, et convertibles en parts le ou avant le premier jour de janvier 1863, à l'option du porteur. . . . . | | 1,811,500 |
| Et débentures, convertibles en bons du gouvernement provincial, de £100 chaque, payables en 20 ans, portant intérêt à six par cent par année, payable semi-annuellement, à Londres. . . . | | 1,811,500 |
| | | £7,246,000 |

Sur ces 144,920 parts, on se propose d'en émettre maintenant la moitié, savoir, £1,811,500 en parts, et le même montant en débentures, les entrepreneurs ayant consenti à prendre l'autre moitié, en s'engageant cependant à donner aux détenteurs de ces parts, le 1er juillet 1854 (douze mois après l'ouverture anticipée de la section du chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique), le choix de prendre, en égales proportions, deux tiers de cette moitié restante ; c'est-à-dire, chaque détenteur de 30 de ces parts aura, le 1er juillet 1854, le droit de réclamer 20 parts de plus au pair, ainsi qu'un égal montant en débentures, aussi au pair. Ces parts et débentures additionnelles porteront intérêt à 6 pour cent, depuis le dit 1er juillet 1854.

£200 en débentures (moitié de chaque description) seront émis au pair, avec chaque £200 en parts.

Par la loi accordant l'aide provinciale, il est pourvu que les bons de la province seront émis à mesure que les travaux avanceront. Ces bons seront donc gardés en dépôt, pour être remis *pro rata* aux porteurs de débentures convertibles.

L'intérêt au taux de six pour cent par année, depuis le complétement de la fusion, jusqu'à ce que tous les travaux soient terminés, sera payé semi-annuellement, à Londres, en sterling, sur le montant payé de temps à autre sur chaque part. Les dividendes, tels que déclarés, seront aussi payables en sterling à Londres.

Le premier paiement relativement aux parts et aux débentures aura lieu par répartition, comme suit, savoir :—£5 sur chaque part, et 20 pour cent sur chaque débenture, à être payés aux banquiers de la compagnie à Londres, à Liverpool ou en Canada. Le reste sera demandé par versements, n'excédant pas £2 10s. par part, et 10 pour cent par débenture, à des intervalles de pas moins de quatre mois entre chaque demande, et la première demande ne sera pas faite avant l'expiration de six mois après la date de la répartition. Les souscripteurs auront

cependant le privilége d'anticiper les demandes sur les débentures, et ils recevront 6 pour cent d'intérêt sur le montant payé en avance.

La description et les fins du grand tronc de chemin de fer sont pleinement exposées dans l'appendice, sur lequel on attire instamment l'attention.

Les points les plus prééminents de cet appendice sont :—

1. La perfection du système de chemin de fer, qui monopolise le trafic du Canada et de l'Etat du Maine, et écarte toute concurrence préjudiciable.

2. Le montant considérable de la garantie du gouvernement et du capital canadien investi—étant de deux millions huit cent mille livres sterling.

3. Le fait que 250 milles de chemin de fer sont maintenant ouverts au trafic—devant être portés à 390 milles à la fin de l'année courante.

4. L'exécution de tous les travaux restant à faire étant entre les mains d'entrepreneurs très expérimentés ; l'éminente maison anglaise de MM. Peto, Brassey, Betts et Jackson, ayant entrepris les six-septièmes du chemin, y compris le pont du St. Laurent.

5. Le coût du chemin de fer étant actuellement défini par les contrats déjà faits, en conséquence toute appréhension que le capital sera insuffisant est dissipée.

On trouvera aussi dans l'appendice des données pour le sommaire suivant des *revenus probables.*

| | | |
|---|---|---|
| Sur 1,112 Milles, à une moyenne de plus de £25 par mille, par semaine . . | £1,479,660 | |
| Déduire les dépenses d'exploitation, 40 p. c. | 591,864 | |
| | | £887,796 |
| Intérêt de la dette de débentures, £4,635,200 | 278,100 | |
| Loyer du chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent . . . . . | 60,000 | |
| | | 338,100 |
| Montrant ainsi sur le capital en actions, un profit de £4,864,800, près de 11½ pour cent. | | £549,695 |

On peut faire des demandes de parts à MM. Laurence, Cazenove, et Pearce ; ou à William Chapman, Ecr., dans la forme ci-dessous :

---

## FORME DE DEMANDE DE PARTS.

*Aux directeurs de*

## LA COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

Je vous prie de m'accorder parts de £25 chaque, avec le montant proportionné en débentures de chaque classe, dans le capital du chemin de fer sus-nommé, et je consens à les accepter, ou toute quantité moindre, et à payer le dépôt de £5 sur chaque part, et 20 pour cent sur chaque classe de débentures, et à signer tout acte qui pourra être requis pour donner effet à ma souscription.

Daté le jour de 1853.

*Nom* _____

*Adresse* _____

*Profession* _____

*Référence* _____

No. 2.

# APPENDICE.

Le grand tronc de chemin de fer du Canada, avec le chemin de fer du Maine de l'Atlantique et du St. Laurent, 1,112 milles de long, d'une largeur uniforme 5 pieds 6 pouces, tel que maintenant soumis à l'attention du public anglais, forme le réseau de chemin de fer le plus étendu du monde. Protégé contre toute possibilité de concurrence préjudiciable, sur presque tout son parcours, par des causes naturelles ainsi que par des décrets législatifs, il monopolise le trafic d'une région embrassant 809 milles en ligne directe de Portland au Lac Huron, contenant une population de près de trois millions, en Canada, Vermont, New-Hamsphire et Maine. A Portland il se relie avec le réseau de chemins de fer allant à l'est vers la province du Nouveau-Brunswick, et plus tard à Halifax dans la Nouvelle-Ecosse, et atteignant vers le sud, par des lignes déjà existantes, Boston et New-York. A la frontière du Canada, il s'unit de nouveau à d'autres lignes conduisant à Boston et aux grands districts manufacturiers de la Nouvelle Angleterre. De Richmond il s'étend à l'est jusqu'à Québec et Trois-Pistoles, 253 milles, donnant un accès direct au grand port maritime du Canada en été, et plus tard par voie ferrée à l'Atlantique, à Halifax, par les Trois-Pistoles et Miramichi, formant la seule route conduisant aux grandes pêcheries du Golfe St. Laurent et aux districts à bois, houille et minéraux du Nouveau-Brunswick. A Montréal, il rencontre encore trois chemins de fer en exploitation entre cette ville et Boston et New-York. A Prescott, il reçoit la ligne tributaire de Bytown et des vastes districts à bois de l'Ottawa, 60 milles, maintenant en voie d'être promptement terminée ; et sur le côté opposé du St. Laurent, le chemin septentrional de New-York à Ogdensburg versera son flot de trafic et de voyageurs sur la ligne du grand tronc. A Kingston, le chemin de fer de Rome et St. Vincent, aussi de New York, devient son tributaire. De là à Toronto, il reçoit tous les produits de cette riche partie du pays située au nord du Lac Ontario, par la branche de Belleville et Peterborough, et plusieurs autres lignes nouvelles déjà en voie d'être construites, et toutes tributaires de la ligne du grand tronc. A Toronto, le chemin de fer d'Ontario, Simcoe et Huron (100 milles maintenant presque terminés) verse le trafic de la région entourant le lac Simcoe et la Baie Georgienne. Au même endroit il rencontre aussi le grand chemin de fer occidental allant par Hamilton au Détroit, 240 milles, maintenant dans un état d'achèvement fort avancé, et par lequel on communique avec la partie sud du Canada Ouest, ainsi qu'avec les chemins de fer en opération du Détroit aux Etats du Michigan, d'Illinois et du Wisconsin.

De Toronto vers l'ouest, la ligne passant à travers le cœur de la péninsule occidentale du Canada, assure au grand tronc le trafic exclusif de la plus belle partie de la province, tandis qu'elle débouche, à son terminus de Sarnia, précisément à la décharge du lac Huron, évitant les bas-fonds des rivières Détroit et St. Clair au-dessous,—endroit le plus favorablement situé pour la navigation qui s'étend sur les lacs Huron et Michigan, et plus tard sur le lac Supérieur. A Sarnia, les chemins de fer américains maintenant en voie de construction mettent la ligne du grand tronc en communication la plus directe avec les lignes artérielles de l'ouest et du Mississipi, région dont les progrès en population et en richesse ont été regardés presque comme fabuleux, et dont les ressources ne sont cependant encore que très partiellement développées, tandis que le trafic des districts à mines de cuivre et de fer sur le lac Supérieur, les plus riches et les plus étendues du monde, avec la houille du Michigan, s'accumulera sur le chemin de fer à cet endroit, atteignant la navigation océanique à Montréal en moins

de temps, et en parcourant la même longueur de chemin, qu'il ne lui en faut maintenant pour passer par bateau aux eaux du lac Ontario, à 350 milles au-dessus de cette ville.

On voit donc que le grand tronc de chemin de fer du Canada, commençant à l'embouchure des trois plus grands lacs du monde, verse le trafic accumulé, par une ligne non-interrompue qui traverse toute la province du Canada, dans le St. Laurent à Montréal et à Québec, où il s'appuie au nord, tandis qu'au sud il atteint les ports magnifiques de Portland et de St. Jean sur l'océan. Tout le trafic futur entre les régions de l'ouest et l'est,—comprenant le Bas-Canada, partie des états du Vermont et du New Hampshire, tout l'état du Maine, et les provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse, de l'Ile du Prince Edouard et de Terreneuve,—doit donc passer sur le chemin de fer du grand tronc.

Ce grand projet de communication par chemin de fer à travers la plus riche, la plus populeuse et la plus importante dépendance coloniale de la Grande-Bretagne, n'est pas maintenant offert au public comme projet nouveau. Il se présente avec la garantie de la province du Canada, qui a placé plus de deux millions sterling dans l'entreprise ; il est supporté par les hommes les plus intelligents et les plus prévoyants de la colonie ; et il a la garantie de plus d'un demi million sterling de capital canadien privé qui y est placé ; tandis que la conviction des grands avantages d'une action unanime a produit une combinaison d'intérêts de chemins de fer qu'on n'a probablement encore jamais vue, et assure une exploitation tellement énergique et harmonieuse de la ligne entière, qu'elle ne peut manquer de produire les résultats les plus satisfaisants.

Le grand tronc de chemin de fer ne compte pas seulement, pour son succès, sur des espérances. La section entière de Portland à Montréal, de 290 milles, est maintenant en exploitation sur 250 milles, et sera en juillet prochain complètement reliée, offrant la communication la plus courte et la plus aisée entre le fleuve St. Laurent et l'océan Atlantique. Cette partie de la ligne forme par elle-même un chemin de fer complet, ouvrant une voie nouvelle au commerce de l'ouest, et donnant un débouché, durant l'hiver, aux produits du Bas-Canada ainsi qu'à ceux du Haut-Canada à l'est de Kingston. La ligne de Québec à Richmond place Montréal et Québec à six heures l'une de l'autre, et ouvre à ces villes l'accès le plus direct à l'océan par Portland, Boston et New York, passant à travers la partie la plus populeuse et la plus fertile du Bas-Canada. Jusqu'à l'achèvement de la section occidentale de la ligne du grand tronc, les produits du pays environnant les grands lacs seront apportés à Montréal par la plus magnifique navigation intérieure du monde ; et l'ouverture de la ligne assurera immédiatement l'approvisionnement de céréales aux marchés du Maine, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, nous donnant en retour, *viâ* Portland, des marchandises de manufactures anglaises et américaines, les produits des Indes Occidentales, etc. Les lignes de Montréal à Portland et de Richmond à Québec, déjà connuessous les noms de chemins de fer du St. Laurent et de l'Atlantique, et Québec et de Richmond, seront en pleine exploitation continue dans le cours de cet été, embrassant 390 milles de chemin de fer, pour lesquels le capital a été ment fourni, entière à une très petite exception. Les recettes sur 72 milles, en Canada, pour les simples affaires locales, pendant les douze premiers mois d'opération jusqu'au 20 octobre 1851, ont étéde £34,000. Sur 91 milles de la ligne de Portland, maintenant sous bail, elles ont été, pendant la même période, de £38 000. En portant les recettes au même taux par mille sur toute la distance de 390 milles, on obtiendra immédiatement un revenu brut de £172,300 pour les affaires locales ; tandisque le trafic total, si on l'estime d'après les recettes par mille du chemin d'Ogdensburg, £25 par mille par semaine,—le dernier chemin de fer américain offrant quelque parallèle,—s'élèvera à une somme de £507,000, indépendamment du grand développement ultérieur du pays ouvert par cette

ligne. On peut supposer que les revenus de la compagnie, pour les sections à être terminées en 1853, ne seront pas d'abord moindres que £304,200 net par année ; en allouant 40 pour cent pour les dépenses d'exploitation, et déduisant £60,000 pour le loyer de la ligne de Portland, il resterait une somme *presque égale à la charge de la dette hypothécaire entière de la compagnie, et assurerait ainsi aux porteurs de bons, par les profits actuels, leur intérêt sur tout le capital que l'on se propose de prélever par débentures.*

L'on se propose de procéder, simultanément avec la construction du chemin de fer vers l'ouest, à la construction du pont sur le St. Laurent à Montréal. Un travail d'une nature aussi prodigieuse, qui oblige de faire des arches sur une rivière navigable de deux milles de largeur, ne peut être entrepris que par un capital réuni considérable, et est justifié par son importance majeure. Le site de ce pont a été choisi sur le seul point de la rivière St. Laurent, depuis les grands lacs jusqu'à son embouchure, où l'on pût le placer sans inconvénient pour la navigation. Et aussi, à cet endroit, pas moins de 1,595 milles de chemin de fer continu maintenant en exploitation, à part une exception insignifiante, de New-York, Boston, Portland et Québec, aboutissent au côté sud de la rivière, vis-à-vis Montréal, ville qui contient 60,000 habitants. Sur le côté nord, les chemins de fer en voie de construction ou terminés, en y comprenant la section ouest du grand tronc, mesurent déjà 967 milles, exclusivement des lignes projetées. La confection de ce chaînon est essentielle à l'exploitation satisfaisante et économique du grand tronc de chemin de fer ; et en conséquence il a été incorporé dans la ligne entière. Il sera construit d'après les plans et sous la surintendance de Robert Stephenson, écr., I. C. (qui est sur le point de visiter le Canada dans ce but,) et Alexander McKenzie Ross, écr. I. C., et la structure sera de cette nature solide qu'exige un travail de cette étendue.

Il est fait une ample part de capital pour le pont, et l'ouvrage a été provisoirement entrepris par MM. Peto, Brassey, Betts et Jackson, sur l'estimation faite par MM. Stephenson et Ross. L'acte autorisant la construction de ce pont par la compagnie du grand tronc de chemin de fer, est maintenant en voie d'être passé dans le parlement canadien, sous la sanction du gouvernement.

La section ouest de la ligne du grand tronc s'étend de Montréal à Toronto, 345 milles, et de là à Sarnia, 172 milles. Des contrats ont été faits, avec l'approbation du gouvernement et du bureau des commissaires du chemin de fer en Canada, avec l'éminente maison d'entrepreneurs anglais de MM. Peto, Brassey, Betts et Jackson, pour la construction de la section de Montréal à Toronto, 345 milles, de Québec aux Trois-Pistoles, 155 milles, et de la Grande Jonction, 50 milles ; et avec la maison d'entrepreneurs canadiens de MM. C. S. Gzowski et Cie., pour la section de Toronto à Sarnia, 172 milles.

Les conditions de ces contrats sont que les entrepreneurs feront un chemin de fer de première classe, à simple voie, avec les fondations de toutes les grandes structures suffisantes pour une voie double, égal en stabilité et en solidité à aucun chemin de fer en Angleterre, en y comprenant les stations, voies de garage, ateliers, un ample matériel roulant et tout ce qui est nécessaire à son parfait achèvement, à la satisfaction du gouvernement canadien.

Au moyen des arrangements pris avec les entrepreneurs, les propriétaires de la ligne du grand tronc sont assurés, que, pour le capital mentionné, tout le chemin de fer leur sera livré, parfaitement équipé et complet sous tous rapports, et libre de toutes charges ultérieures quelconques.

La section ouest du grand tronc commence à Montréal, et procède vers l'ouest à travers les villes et villages de Lachine, Ste. Claire, Ste. Anne, Nouvelle Longueuil, Lancaster, Charlottenburgh, Cornwall, Osnabruck, Williamsburg, Matilda, Edwardsburgh, Augusta, Elizabethtown, Yonge, Landsdowne, Leeds,

Pitsburgh, jusqu'à Kingston, à la décharge du lac Ontario, et la principale station navale et militaire du Canada-Ouest. De là ,continuant le long de la rive nord du lac Ontario, il passe par Ernestown, Napanee, Shannonville, Belleville, Port Trent, Brighton, Colborne, Grafton, Cobourg, Port Hope, Bond Head, Bowmanville, Whitby, Pickering, Scarborough, jusqu'à la cité de Toronto, qui contient 36,000 habitants.

A Toronto, il rencontre le grand chemin de fer Occidental, allant par Hamilton et la partie sud de la péninsule occidentale du Canada au Détroit,—connexion dont la valeur peut être jugée d'après la position favorable qu'occupe maintenant à Londres le grand chemin de fer Occidental du Canada. Cette ligne elle-même quoique sous une compagnie différente, forme une continuation de la ligne du Grand Tronc, de 240 milles, maintenant presque terminés. Le chemin du grand tronc se relie aussi à Toronto avec le chemin de fer du nord allant aux lacs Simcoe et Huron—99 milles qui seront terminés en 1853.

Cette section occupe l'importante position de relier entre elles les grandes métropoles du Canada Est et Ouest, les cités de Montréal et de Toronto, contenant ensemble près de 100,000 habitants, à part son passage par les villes déjà énumérées; et elle passe aussi, sur toute sa longueur, par les parties de la province les plus populeuses et les mieux cultivées.

La section ouest de Toronto à Sarnia passe par les villes et villages de Weston, Brampton, Georgetown, Acton, Rockwood à Guelph, Berlin, Peterburg, Hamburgh à Stratford, où elle est croisée par la ligne projetée de Goderich, 45 milles au nord (pour laquelle £125 000 ont déjà été prélevés par souscriptions municipales), et de là à travers ou près de Downie, Fullarton, Blanchard, Usborne, Biddulph, Bosanquet, Warwick et Plymton, jusqu'à la décharge du lac Huron et à l'extrémité occidentale de la province au Port Sarnia ; tout le parcours de la ligne traversant la plus belle partie du Canada Ouest,—district déjà bien peuplé, et augmentant très rapidement en population et en richesse.

On voit donc que la section occidentale de la ligne du grand tronc, dans ses connexions, embrasse tout le Canada Ouest, un district de 32,000,000 d'acres de terre, dont la population se double tous les dix ans, et qui, à très peu d'exception près, trouvera dans le grand tronc de chemin de fer le moyen de communication plus prompt, le plus direct et le moins coûteux, n'ayant ni chemin de fer ni canaux locaux pour lui faire concurrence.

La position passée et actuelle du Canada est si bien exposée dans la dépêche de son excellence Lord Elgin, gouverneur-général, datée du 22 decembre 1852, et publiée par ordre de la chambre des communes, qu'elle est imprimée ici, avec d'autres informations ayant trait principalement aux perspectives du chemin de fer.

On trouvera désignée dans la carte accompagnant cet appendice la route traversée par le grand tronc de chemin de fer et par ses tributaires.

Cette partie du grand Ouest, située à l'extrémité occidentale du bassin du St. Laurent, a reçu une part plus grande qu'aucune autre partie de la province dans le précieux accroissement de ses richesses—fruit de l'industrie, de l'intelligence et de la richesse des centaines de mille immigrés qui, dans un espace de temps comparativement court, se sont établis dans ces régions.

Indépendamment du trafic local particulier à cette section, en voyageurs et en marchandises, on peut sûrement, en conséquence de sa position géographique, calculer sur un trafic général d'une étendue plus qu'ordinaire.

La moins importante branche de trafic ne sera pas celle que produiront les vapeurs océaniques communiquant avec l'Angleterre, faisant de Portland et, à l'avenir, d'Halifax le port d'embarquement, comme étant le plus près du continent d'Amérique et le plus accessible.

Une nouvelle et importante considération se rattache à Portland, St. Jean et Halifax—c'est que, la navigation n'y étant jamais fermée par la glace, les produits pourront, lorsque le grand tronc de chemin de fer sera terminé, être em-

barqués, là lorsqu'autrement il n'y aurait aucun moyen facile de les expédier en Europe.

Aussi, à l'exception de cette partie passant à travers la Nouvelle-Ecosse jusqu'au port d'Halifax (environ 150 milles), la distance entière de 1,400 milles, tant par la route méridionale à travers l'état du Maine que par la route septentrionale par les Trois-Pistoles, est en grande partie en voie de construction, et le reste sera bientôt commencé sous les auspices les plus favorables,—la construction immédiate de cette partie qui traverse la Nouvelle-Ecosse étant maintenant sous la considération du gouvernement de cette province, dont l'avenir est tellement intéressé dans le prompt et parfait accomplissement du projet, que nous sommes assurés des plus grands efforts de la part de ce gouvernement en sa faveur.

---

## ESTIMATIONS DU REVENU.

Il a été démontré par A. C. Morton, écr., ingénieur américain distingué, dans un rapport soigneusement élaboré, adressé au gouverneur de l'état du Maine, que le revenu des affaires locales est en moyenne, sur les chemins de fer de la Nouvelle-Angleterre et de New-York, de trois dollars, ou 12s. 6d. sterling par tête sur toute la population. Appliquer ce résultat à la population du Canada, qui n'est inférieure sous aucun rapport, pourrait être considéré comme une trop forte présomption; et pour les affaires locales, la population des districts maintenant traversés par le chemin de fer seule sera prise. Elle s'élève à 740,000 habitants, ce qui, à 12s. 6d. par tête, rapporterait £462,500.

Dans cette estimation, il n'est rien compté pour les voyageurs et trafic affluant des chemins de fer de Bytown et Peterborough, d'Ontario, Simcoe et Huron, et particulièrement du grand chemin de fer occidental du Canada sur le grand tronc. Ces lignes embrassent ensemble une population de 363,000 habitants.

Le transport direct des voyageurs venant d'Europe et des Etats Atlantiques américains vers l'Ouest est énorme, l'immigration d'Europe seule s'élevant à près d'un demi million de voyageurs annuellement, cherchant presque tous une nouvelle patrie dans les fertiles régions qui environnent les grands lacs ; tandis que les relations commerciales entre la population américaine autour des grands lacs et celle des Etats du bord de la mer, embrassant ensemble une population de six millions, sont déjà immenses et augmentent tous les jours. Comme le grand tronc de chemin de fer sera la seule ligne continue sur laquelle les voyageurs pourront passer sans interruption ou détention, comme il est le plus aisé et le plus direct, on peut sûrement présumer que le trafic provenant de cette source, entre Montréal et Sarnia, ne sera pas moindre que £125,000 par année.

La dépêche de Lord Elgin fait voir que le tonnage des vaisseaux sur le St. Laurent, en 1851, a été de 450,400 tonneaux ; tandis que sur le canal Erié, il s'est élevé à pas moins de 1,141,892 tonneaux, indépendamment de la grande quantité passant par d'autres canaux et chemins de fer. Ces faits démontrent suffisamment la quantité d'affaires à la portée du grand tronc de chemin de fer et dont il s'assurera sans aucun doute une bonne part, surtout lorsque les canaux sont fermés au commerce par le froid, du 15 décembre au 15 avril. Le montant du trafic des marchandises directes peut sûrement être porté au chiffre peu élevé de 300,000 tonneaux, à 20s. par tonneau, rapportant £300,000.

## ESTIMATIONS GENERALES.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 567 milles sur la Section Ouest, estimés à £30 par mille par semaine | £884,520 | 0 | 0 |
| 545 milles sur la Section Est, estimés à £21 par mille par semaine, jusqu'à ce qu'ils soient reliés au chemin du Nouveau-Brunswick à Halifax | 595,140 | 0 | 0 |
| | £1,479,660 | 0 | 0 |
| Déduire les dépenses d'exploitation, 40 pour cent | 591,864 | 0 | 0 |
| | £887,796 | 0 | 0 |
| Loyer du chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent | 60,000 | 0 | 0 |
| Revenu net | £827,796 | 0 | 0 |
| Sujet à 6 par cent d'intérêt sur la dette des débentures, £4,635,200 | 278,100 | 0 | 0 |
| Montrant ainsi un profit, sur le capital social de £4,864,800, de ou près de 11½ pour cent. | £549,696 | 0 | 0 |

884,520 0 0

595,140 0 0

479,660 0 0
591,864 0 0

887,796 0 0
60,000 0 0

827,796 0 0

278,100 0 0

549,696 0 0



No. 3.

## DISTRIBUTION PRIMITIVE DU CAPITAL.

### ESTIMATION DU COUT DES DIVERS TRAVAUX COMPRIS DANS LA COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER.

| | | |
|---|---|---|
| St. Laurent et Atlantique, 142 milles, £8,500 par mille.... | | £1,258,000 |
| Québec et Richmond, 100 milles, £6,500 par mille, £650,000 | | |
| Extension..... | 50,000 | |
| | | 700,000 |
| Montréal à Toronto..... | | 3,000,000 |
| Trois Pistoles, 153 milles, à £8,000 par mille..... | | 1,224,000 |
| Grande Jonction, 50 " " " ..... | | 400,000 |
| Toronto et Sarnia, 172 " " " ..... | | 1,376,000 |
| Pont Victoria..... | | 1,400,000 |
| Dépenses contingentes..... | | 142,000 |
| Sterling..... | | £9,500,000 |

## No. 4.—COMPAGNIE DU GRAND TRONC

Dr. État général du compte du capital pour le

| | | Dépensé jusqu'au 30 juin 1856. | Dépensé pour le semestre finissant au 31 décembre 1856. | Dépenses totales, 31 décembre 1856. |
|---|---|---|---|---|
| | Voir extraits. | | | |
| | Dépenses préliminaires— | | | |
| | Chemin de fer Grand Tronc | 2,095 18 2 | ..... | 2,095 18 2 |
| | Do Toronto et Guelph | 10,537 9 8 | ..... | 10,537 9 8 |
| | Do Toronto et Kingston | 1,160 19 1 | 1,581 13 4 | 2,742 12 5 |
| | Do Montréal et Kingston | 3,699 3 5 | ..... | 3,699 3 5 |
| | Do Grande Jonction | 347 8 10 | ..... | 347 8 10 |
| A | Ingénieurs | 57,259 3 5 | 849 5 5 | 58,108 8 10 |
| B | Travaux et voie permanente | 1,172,772 0 1 | 12,231 11 5 | 1,185,003 11 6 |
| C | Stations, bâtimens et bureaux | 129,972 2 5 | 12,115 14 5 | 142,087 16 10 |
| D | Annonces et impressions | 4,401 13 10 | 648 13 8 | 5,050 7 6 |
| E | Locomotives | 141,972 7 10 | 2,140 19 4 | 144,113 7 2 |
| F | Chars à marchandises | 96,888 10 4 | 1,778 7 7 | 96,666 17 11 |
| G | Do à voyageurs | 22,030 6 11 | 596 7 2 | 22,626 14 1 |
| H | Do divers | 13,768 12 1 | 642 14 4 | 14,411 6 5 |
| I | Dépenses générales, Canada | 184,949 17 1 | 6,605 19 3 | 191,555 16 4 |
| | Londres | 25,829 10 8 | 2,273 7 1 | 28,102 17 0 |
| K | Télégraphe électrique | 9,691 8 7 | 3,559 5 0 | 13,250 13 7 |
| | TRAVAUX EN PROGRES. | | | |
| | Toronto et Sarnia | 1,359,355 11 1 | 18,820 0 9 | 1,378,175 11 10 |
| | Montréal et Toronto | 3,505,316 8 8 | 122,546 6 4 | 3,627,862 15 0 |
| | Québec et Richmond | 923,988 8 8 | 45,519 4 11 | 969,507 13 7 |
| | Québec et Trois Pistoles | 419,312 0 0 | 3,041 13 4 | 422,353 13 4 |
| | Pont Victoria | 402,778 6 9 | 202,279 7 0 | 605,057 13 9 |
| | Belleville et Peterborough, (étude) | ..... | 6,691 13 4 | 6,691 13 4 |
| | Travaux extra, Montréal et Toronto | 164,056 8 5 | 49,200 7 4 | 213,256 15 9 |
| | Toronto et Sarnia | ..... | 2,007 10 0 | 2,007 10 0 |
| | Etude de London et Stratford | 2,502 12 11 | ..... | 2,502 12 11 |
| | Indemnités de terrains et dommages | 10,831 6 9 | 1,981 11 6 | 12,812 18 3 |
| | Bateaux à vapeurs traversiers | 24,962 15 11 | 175 0 0 | 25,137 15 11 |
| | | 8,690,480 11 7 | 497,286 12 6 | 9,187,767 4 1 |
| | Balance au crédit du compte du capital | | | 213,939 15 1 |
| | Courant | | | £9,401,706 19 2 |

Compagnie du grand tronc de chemin de fer du Canada,

Bureau du comptable en chef,

Montréal, 14 mars 1857.

## DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

**Semestre finissant au 31 décembre 1856.** **Cr.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Par capital en actions, savoir: | | | |
| Parts du St. Laurent, montant reçu | | 238,010 16 8 | |
| Do Toronto do | | 166,859 16 8 | |
| Do Québec et Richmond, do | | 352,175 15 9 | |
| Parts du grand tronc, série A, | 2,112,236 15 0 | | |
| Série B, montant émis aux entrepreneurs en paiement de travaux | 743,079 3 4 | 2,855,315 18 4 | 3,612,362 7 5 |
| Par capital en débentures, savoir: | | | |
| Débentures de la cité de Montréal | | 125,000 0 0 | |
| Do de Island Pond | | 109,500 0 0 | |
| Bons de la compagnie des terres l'amérique britannique | | 25,000 0 0 | |
| Do du séminaire de Montréal | | 25,000 0 0 | |
| Débentures de Québec et Richmond | | 121,666 13 4 | |
| Débentures du grand tronc, série A | 1,066,590 16 8 | | |
| série B | 692,405 0 0 | 1,758,995 16 8 | 2,165,162 10 0 |
| Par débentures provinciales: | | | |
| Emises pour la compagnie du chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique | 568,791 13 4 | | |
| Do de Québec et Richmond | 304,166 13 4 | | |
| Do du grand tronc | 1,751,223 15 1 | 3,624.182 1 9 | 3,624,182 1 9 |
| | | Courant... | £9,401,706 19 2 |

W. H. A. DAVIS, C. C.

No. 5.

## GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

### DETAILS DES DEPENSES MENTIONNEES DANS LE COMPTE DU CAPITAL.

#### INGENIEURS—EXTRAIT A

| | £ | s. | d. |
|---|---|---|---|
| Salaires et dépenses de bureau | 586 | 13 | 11 |
| Frais de voyage et dépenses incidentes | 212 | 11 | 6 |
| Divers | 50 | 0 | 0 |
| | 849 | 5 | 5 |

#### TRAVAUX ET VOIE PERMANENTE—EXTRAIT B.

| | £ | s. | d. |
|---|---|---|---|
| Rails et coussinets | 881 | 17 | 7 |
| Voie non entreprise | 1,233 | 18 | 10 |
| Ponts, tunnels et souterrains | 1,929 | 12 | 3 |
| Travaux extra et additionnels | 6,105 | 14 | 5 |
| Signaux, etc. | 278 | 2 | 11 |
| Ballast et ensablement | 172 | 10 | 0 |
| Clôtures | 958 | 12 | 6 |
| Divers | 671 | 2 | 11 |
| | 12,231 | 11 | 5 |

#### STATIONS, BATISSES ET BUREAUX—EXTRAIT C.

| | £ | s. | d. |
|---|---|---|---|
| Stations temporaires | 19 | 4 | 9 |
| Stations de locomotives | 138 | 19 | 11 |
| Stations des voyageurs | 1,461 | 4 | 1 |
| Stations des marchandises | 1,081 | 19 | 3 |
| Stations à bois et à eau | 1,548 | 12 | 6 |
| Bureaux | 29 | 8 | 2 |
| Quais et terrains de dépôts | 7,836 | 5 | 9 |
| | 12,115 | 14 | 5 |

#### ANNONCES ET IMPRESSIONS—EXTRAIT D.

| | £ | s. | d. |
|---|---|---|---|
| Secrétaire, etc., et département des régisseurs | 648 | 13 | 8 |

#### MACHINES LOCOMOTIVES—EXTRAIT E.

| | £ | s. | d. |
|---|---|---|---|
| Locomotives | 1,437 | 6 | 11 |
| Tenders | 0 | 9 | 7 |
| Engrenage de rechange | 8 | 17 | 8 |
| Ateliers | 274 | 17 | 1 |
| Outils et instruments | 403 | 1 | 8 |
| Engins stationnaires | 15 | 10 | 8 |
| Divers | 0 | 15 | 9 |
| | 2,140 | 19 | 4 |

## CHARS A MARCHANDISES—EXTRAIT F.

| | £ | s. | d. |
|---|---|---|---|
| Chars à marchandises | 1,027 | 11 | 6 |
| Chars à bestiaux | 33 | 0 | 0 |
| Chars à plateformes | 52 | 17 | 6 |
| Ateliers | 16 | 0 | 11 |
| Outils et instruments | 290 | 8 | 7 |
| Divers | 358 | 9 | 1 |
| | 1,778 | 7 | 7 |

## CHARS A VOYAGEURS—EXTRAIT G.

| | £ | s. | d. |
|---|---|---|---|
| Chars de première classe | 98 | 12 | 10 |
| Chars de seconde classe | 57 | 17 | 6 |
| Chars à bagage | 60 | 8 | 5 |
| Ateliers | 8 | 12 | 3 |
| Outils et instruments | 26 | 9 | 7 |
| Divers | 344 | 6 | 7 |
| | 596 | 7 | 2 |

## DIVERS—EXTRAIT H.

| | £ | s. | d. |
|---|---|---|---|
| Ameublemens des bureaux généraux | 121 | 5 | 8 |
| Ameublemens des stations | 521 | 8 | 4 |
| Maisons | 0 | 0 | 4 |
| | 642 | 14 | 4 |

## DEPENSES GENERALES—EXTRAIT I.

| | £ | s. | d. |
|---|---|---|---|
| Salaires et dépenses de bureau | 3,148 | 12 | 1 |
| Loyer et taxes | 75 | 0 | 0 |
| Livres et papeterie | 765 | 7 | 4 |
| Assurances | 93 | 19 | 6 |
| Eclairage | 5 | 17 | 10 |
| Audition | 0 | 5 | 0 |
| Frais d'avocats et de notaires | 1,029 | 17 | 0 |
| Divers | 1,487 | 0 | 6 |
| | 6,605 | 19 | 3 |

## TELEGRAPHE ELECTRIQUE—EXTRAIT K.

| | £ | s. | d. |
|---|---|---|---|
| Instruments | 498 | 2 | 3 |
| Réparations des instruments | 12 | 6 | 11 |
| Ligne | 2,790 | 18 | 8 |
| Bureaux et ameublement | 30 | 6 | 5 |
| Batteries | 47 | 7 | 1 |
| Salaires | 150 | 0 | 0 |
| Papeterie | 0 | 15 | 9 |
| Dépenses incidentes | 29 | 7 | 11 |
| | 3,559 | 5 | |

No. 6

## COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

Compte du revenu pour le semestre finissant le 31 décembre 1856.

Dr. | Cr.

| | DEPENSES. | £ | s. | d. |
|---|---|---|---|---|
| | Voir extraits : | | | |
| L | Pour force de locomotives | 59,692 | 17 | 0 |
| M | " Frais de roulage | 14,424 | 4 | 1 |
| N | " Frais sur les marchandises | 26,965 | 17 | 9 |
| O | " Entretien de la voie et des bâtisses | 59,407 | 18 | 7 |
| P | " Frais généraux | 6,262 | 0 | 6 |
| Q | " Frais du télégraphe | 942 | 0 | 4 |
| R | " Taxes | 2,003 | 10 | 2 |
| | " Compte de la traverse de Longueuil | 3,437 | 1 | 9 |
| | " do do Québec | 759 | 11 | 0 |
| | " do pertes et profits, compensation, etc., | 1,126 | 12 | 2 |
| | | 175,021 | 13 | 4 |
| | Balance au crédit du compte du revenu | 38,829 | 16 | 7 |
| | £ | 207,851 | 9 | 11 |

| RECETTES. | £ | s. | d. |
|---|---|---|---|
| Des voyageurs, No. 293, 294 | 95,914 | 16 | 2 |
| " Recettes de traverse sur bagages et passagers | 307 | 8 | 10 |
| " Malles | 8,456 | 6 | 4 |
| " Marchandises, 163,560¼ tonneaux | 100,291 | 11 | 8 |
| " Exprès | 1,792 | 0 | 6 |
| " Chars loués | 84 | 9 | 7 |
| " Loyers | 1,004 | 16 | 10 |
| £ | 207,851 | 9 | 11 |

W. H. A. DAVIS, C. C.

Compagnie du grand tronc de chemin de fer,
Bureau du comptable en chef,
Montréal, 14 mars, 1857.

No. 7.

## GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

### DETAILS DES DEPENSES MENTIONNEES DANS LE COMPTE DU REVENU.

### FORCE DE LOCOMOTIVES—EXTRAIT L.

| | £ | s. | d. |
|---|---|---|---|
| Salaires, gages, etc., pour le fonctionnement des locomotives | 17,288 | 16 | 3 |
| Bois de chauffage | 23,540 | 15 | 10 |
| Huile, graisse et rebuts | 2,583 | 14 | 7 |
| Matériaux pour réparer, etc., locomotives et tenders | 2,476 | 0 | 1 |
| Gages pour réparation des locomotives et tenders | 6,495 | 4 | 2 |
| Réparations aux ateliers, réservoirs, outils, etc. | 1,061 | 12 | 1 |
| Réparations non faites par la compagnie | 2,859 | 10 | 3 |
| Eclairage | 178 | 8 | 8 |
| Menues dépenses | 8 | 7 | 7 |
| Eau | 2,722 | 11 | 9 |
| Gardiens | 261 | 2 | 0 |
| Divers | 216 | 13 | 0 |
| | 59,692 | 17 | 0 |

### FRAIS DE ROULAGE—EXTRAIT M.

| | £ | s. | d. |
|---|---|---|---|
| Salaires des surintendants et teneurs de livres et dépenses de bureau | 3,290 | 18 | 10 |
| Gages des conducteurs, garde-freins et porteurs | 3,426 | 4 | 4 |
| Huile, graisse et rebuts | 729 | 16 | 1 |
| Matériaux pour réparer les chars | 1,655 | 10 | 1 |
| Gages pour réparer les chars | 1,995 | 11 | 8 |
| Réparations aux ateliers, réservoirs, outils, etc | 94 | 1 | 3 |
| Réparations non faites par la compagnie | 666 | 5 | 7 |
| Compensation | 205 | 5 | 0 |
| Menues dépenses | 101 | 15 | 9 |
| Eclairage | 185 | 17 | 11 |
| Gages des aiguilleurs | 1,283 | 1 | 9 |
| Divers | 789 | 15 | 10 |
| | 14,424 | 4 | 1 |

### FRAIS SUR MARCHANDISES—EXTRAIT N.

| | £ | s. | d. |
|---|---|---|---|
| Salaires des surintendants et commis et dépenses de bureau | 3,871 | 5 | 9 |
| Gages des conducteurs, garde-freins et porteurs | 9,093 | 10 | 8 |
| Huile, graisse et rebuts | 1,589 | 3 | 11 |
| Matériaux pour réparer chars et plateformes | 3,223 | 3 | 9 |
| Gages pour réparer chars et plateformes | 4,155 | 0 | 2 |
| Réparations aux ateliers, chèvres, outils, etc | 280 | 5 | 3 |
| Réparations non faites par la compagnie | 1,735 | 14 | 10 |
| Eclairage | 239 | 6 | 2 |
| Compensation | 334 | 1 | 4 |
| Menues dépenses | 74 | 2 | 4 |
| Gages des aiguilleurs | 1,574 | 15 | 9 |
| Divers | 775 | 7 | 10 |
| | 26,965 | 17 | 9 |

Compagnie du grand tronc de chemin de fer,
Bureau du comptable en chef,
Montréal, 14 mars, 1857.

## ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES BATISSES—EXTRAIT O.

| | £ | s. | d. |
|---|---|---|---|
| Inspecteurs, poseurs de rails, etc., gages et outils | 7,947 | 5 | 6 |
| Rails, coussinets, traverses, équipements, lambourdes | 7,340 | 11 | 8 |
| Ballast et ensablement | 2,803 | 12 | 11 |
| Réparations aux ponts, tunnels, souterrains, pentes, etc | 11,704 | 19 | 6 |
| Réparations aux stations, bâtimens, voies de garage et approches | 3,526 | 2 | 9 |
| Réparations aux maisons | 351 | 9 | 5 |
| Proportion des salaires d'ingénieurs et dépenses de bureau | 390 | 14 | 2 |
| Entretien donné à l'entreprise | 23,955 | 16 | 3 |
| Menues dépenses | 97 | 18 | 5 |
| Eclairage | 359 | 17 | 11 |
| Divers | 929 | 10 | 1 |
| | 59,407 | 18 | 7 |

## FRAIS GENERAUX—EXTRAIT P.

| | £ | s. | d. |
|---|---|---|---|
| Salaires des officiers et commis | 2,416 | 9 | 5 |
| Régie | 3 | 6 | 10 |
| Annonces, impressions et papeterie | 1,765 | 7 | 9 |
| Frais d'avocats pour affaires générales | 69 | 4 | 11 |
| Assurance | 174 | 19 | 4 |
| Gages des gardes-magasins et dépenses de bureau | 159 | 0 | 10 |
| Dépenses de voyage | 229 | 0 | 1 |
| Divers | 1,444 | 11 | 4 |
| | 6,262 | 0 | 6 |

## FRAIS DU TELEGRAPHE—EXTRAIT Q.

| | £ | s. | d. |
|---|---|---|---|
| Salaires | 661 | 18 | 7 |
| Instruments | 5 | 0 | 10 |
| Réparations | 46 | 12 | 7 |
| Ameublement de bureaux | 16 | 17 | 5 |
| Batteries | 96 | 16 | 2 |
| Dépenses incidentes | 76 | 6 | 5 |
| Papeterie | 38 | 8 | 4 |
| | 942 | 0 | 4 |

## TAXES—EXTRAIT R.

| | £ | s. | d. |
|---|---|---|---|
| Taxes d'écoles | 57 | 4 | 11 |
| Taxes municipales | 846 | 0 | 1 |
| Taxes des chemins | 1,100 | 5 | 2 |
| | 2,003 | 10 | 2 |

No. 8.

## COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

Dr. Balance générale, 31 décembre, 1856. Cr.

| | £ | s. | d. | | £ | s. | d. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| En Argent en mains | 10,130 | 1 | 10 | Par balance au crédit du compte du capital | 213,939 | 15 | 1 |
| " Débentures de la cité de Toronto en mains | 100,000 | 0 | 0 | " Do do compte du revenu, savoir : | | | |
| " Parts du St. Laurent et de l'Atlantique possédées par cette compagnie | 49,808 | 6 | 8 | " Montant au crédit de ce compte, 30 juin, 1856 ..... 98,388 2 11 | | | |
| " Billets recevables en mains | 1,013 | 11 | 3 | " Do do do semestre finissant le 31 décembre, 1856 ..... 38,829 16 7 | | | |
| " Compte de change et de commission | 30,407 | 6 | 0 | | 131,217 | 19 | 6 |
| " Prime sur compte de débentures | 165,298 | 15 | 4 | " Montant retenu sur les entrepreneurs comme fonds de réserve | 54,750 | 0 | 0 |
| " Compte de trafic courant | 59,239 | 3 | 4 | " Montant retenu sur les entrepreneurs comme fonds pour faire face aux salaires | 64,221 | 4 | 2 |
| " Intérêt payé à cette date | 760,017 | 10 | 8 | " Billets payables courant | 419,215 | 8 | 8 |
| " Balance due sur divers comptes | 78,132 | 15 | 11 | " Compte de lettres de change | 3,023 | 19 | 7 |
| " Balance au débit de la compagnie du chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique | 50,320 | 0 | 2 | " Montant dû à divers individus | 31,031 | 10 | 6 |
| " Appropriation pour dommages de l'explosion à Longueuil, etc | 18,402 | 1 | 0 | " Montants chargés non encore payés | 60,111 | 13 | 3 |
| " Compte des agents provinciaux, montant entre leurs mains, reçus sur bons privilégiés | 113,569 | 15 | 0 | " Prime sur vente de débentures | 78,940 | 15 | 4 |
| " Approvisionnements en mains ..... 47,462 19 5 | | | | " Montant reçu sur bons privilégiés tel que par acte du Canada de 1856 | 113,569 | 15 | 0 |
| " Combustible en mains ..... 96,207 19 10 | | | | " Compte d'emprunt | 400,988 | 5 | 4 |
| | 143,670 | 19 | 3 | | | | |
| £ | 1,580,010 | 6 | 5 | £ | 1,580,010 | 6 | 5 |

W. H. A. DAVIS, C. C.

Compagnie du grand tronc de chemin de fer,
Bureau du comptable en chef,
Montréal, 14 mars, 1857.

## No. 9.

## ETAT No. 1.

**ETAT montrant les dépenses sur les différents chemins de fer formant le grand tronc de chemin de fer du Canada, jusqu'au 31 décembre 1856.**

| | £ | s. | d. |
|---|---|---|---|
| Le chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique — | | | |
| Jusqu'à la date de la fusion, il a été dépensé sur ce chemin | 1,289,915 | 9 | 2 |
| Depuis la fusion jusqu'au 31 décembre 1856, il a été dépensé | 444,034 | 8 | 10 |
| Coût total du chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique jusqu'au 31 décembre, 1856 | 1,733,949 | 18 | 0 |
| Le chemin de fer de Québec et Richmond— | | | |
| Jusqu'à la date de la fusion il a été payé aux entrepreneurs pour ce chemin | 452,924 | 5 | 11 |
| Depuis la fusion jusqu'au 31 décembre 1856, il a été dépensé | 541,778 | 11 | 8 |
| Coût total du C. F. de Québec et Richmond, jusqu'au 31 décembre 1856 | 994,702 | 17 | 7 |
| Le chemin de fer de Toronto et Sarnia— | | | |
| Jusqu'à la date de la fusion, il a été dépensé sur ce chemin | 10,537 | 9 | 8 |
| Depuis la fusion jusqu'au 31 décembre 1856, il a été dépensé | 1,388,269 | 3 | 2 |
| Coût total du chemin de fer de Toronto et Sarnia, pour ce qui est construit, jusqu'au 31 décembre 1856 | 1,398,806 | 12 | 10 |
| Chemin de fer du grand tronc— | | | |
| Sur la sect. de Montréal à Toronto il a été dépensé jusqu'au 31 décembre 1856. | 4,022,694 | 12 | 9 |
| Sur la section de Québec à St. Thomas, il a été dépensé jusqu'au 31 décembre 1856 | 444,632 | 12 | 4 |
| Coût total du grand tronc de C. F. jusqu'au 31 décembre 1856 | 4,467,327 | 5 | 1 |
| Le pont Victoria— | | | |
| Il a été dépensé sur le pont Victoria jusqu'au 31 décembre 1856 ....courant | 605,057 | 13 | 9 |

N. B.—L'état ci-dessus est exclusif des sommes dépensées sur le chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique loué par la compagnie du grand tronc de chemin de fer...£397,078 19 6.

fer formant le grand
1856.

| | £ s. d. |
|---|---|
| ..... | 1,289,915 9 2 |
| ..... | 444,034 8 10 |
| qu'au 31 ..... | 1,733,949 18 0 |
| chemin . | 452,924 5 11 |
| ..... | 541,778 11 8 |
| 1856..... | 994,702 17 7 |
| ..... | 10,537 9 8 |
| ..... | 1,388,269 3 2 |
| construit, ..... | 1,398,806 12 10 |
| bre 1856. | 4,022,694 12 9 |
| décembre ..... | 444,632 12 4 |
| ..... | 4,467,327 5 1 |
| ..courant | 605,057 13 9 |

hemin de fer du St. Lau-
de fer...£397,078 19 6.



## No. 10.

## ETAT No. 2.

**ETAT montrant les sommes prélevées par les différentes compagnies formant la compagnie du grand tronc de chemin de fer du Canada.**

| | |
|---|---|
| Par la compagnie du chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique— | |
| Prélevé avant la fusion, en actions..... | 235,100 0 0 |
| en bons..... | 284,500 0 0 |
| Total prélevé en bons et en actions..... | 519,600 0 0 |
| Ajouter la garantie du gouvernement donnée au chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique..... | 486,666 13 4 |
| Total prélevé avant la fusion..... | 1,006,266 13 4 |
| Prélevé depuis la fusion en actions..... | 2,910 16 8 |
| Proportion des bons du gouvernement accordés à la compagnie du grand tronc de chemin de fer, appartenant à cette compagnie..... | 82,125 0 0 |
| | 1,091,302 10 0 |
| Par la compagnie du chemin de fer de Québec et Richmond—..... | |
| Prélevé avant la fusion, en actions..... | 348,141 11 7 |
| en bons..... | 121,666 13 4 |
| Total prélevé avant la fusion..... | 469,808 4 11 |
| Prélevé depuis la fusion en actions..... | 4,084 4 2 |
| Proportion des bons du gouvernement accordés à la compagnie du grand tronc de chemin de fer, appartenant à cette compagnie..... | 304,166 13 4 |
| | 778,009 2 5 |
| Par la compagnie du chemin de fer de Toronto et Guelph— | |
| Prélevé avant la fusion, en actions..... | 100,617 10 0 |
| Prélevé depuis la fusion, en do ..... | 66,242 6 8 |
| | 166,859 16 8 |
| Par la compagnie du grand tronc de chemin de fer— | |
| Prélevé au 31 décembre 1856, en actions..... | 2,855,315 18 4 |
| en bons..... | 1,758,995 16 8 |
| Prélevé en actions et en bons..... | 4,614,311 15 0 |
| Proportion des bons du gouvernement accordés à la compagnie du grand tronc de chemin de fer, appartenant à cette compagnie..... | 2,751,213 15 1 |
| Courant..... | 7,365,535 10 1 |

**Compagnie du grand tronc de chemin de fer du Canada,**

**Bureau du comptable en chef,**

**Montréal, 19 mars 1857.**

No. 11.—ETAT

EXTRAIT DES AFFAIRES DE LA COMPAGNIE DU GRAND TRONC

DEPENSES.

| | | £ | s. | d. |
|---|---|---|---|---|
| Montant total des dépenses sur le chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique, jusqu'au 31 décembre 1856, comme par état No 1 | | 1,733,949 | 18 | 0 |
| Montant total des dépenses sur le chemin de fer de Québec et Richmond, jusqu'au 31 décembre 1856, comme par état No. 1 | | 994,702 | 17 | 7 |
| Montant total des dépenses sur le chemin de fer de Toronto et Sarnia, jusqu'au 31 décembre 1856, comme par état No. 1 | | 1,398,806 | 12 | 10 |
| Montant total des dépenses sur le chemin de fer du grand tronc, jusqu'au 31 décembre 1856, comme par état No. 1 | | 4,467,327 | 5 | 1 |
| Montant total des dépenses sur le pont Victoria, jusqu'au 31 décembre 1856, comme par état No. 1 | | 605,057 | 13 | 9 |
| Montant total au compte du chemin de fer de l'Atlantique et du St. Laurent | £689,533 19 6 | | | |
| Moins reçu en bons et actions | 292,475 0 0 | 397,078 | 19 | 6 |
| Coût des bateaux à vapeur traversiers construits par la compagnie | | 25,137 | 15 | 11 |
| Indemnités de terrains et dommages | | 12,812 | 18 | 3 |
| Coût des approvisionnements et combustible en mains | | 143,670 | 19 | 3 |
| Balance de l'intérêt payé depuis la date de la fusion sur le capital prélevé et dépensé sur les chemins de fer du St. Laurent et de l'Atlantique, de Québec et Richmond, de Toronto et Sarnia et du grand tronc, et sur le pont Victoria | | 500,426 | 11 | 7 |
| Dépenses à Londresse rattachant à la compagnie | | 28,102 | 17 | 9 |
| Balances de comptes divers | | 126,942 | 2 | 11 |
| Montant dû à la compagnie sur comptes de trafic courant | | 59,239 | 3 | 4 |
| Argent en mains | £ 10,130 1 10 | | | |
| Bons de la cité de Toronto en mains | 100,000 0 0 | | | |
| Actions de l'Atlantique et du St. Laurent en mains | 49,808 6 8 | | | |
| Lettres de charge recevables en mains | 1,013 11 3 | 160,951 | 19 | 9 |
| Montant entre les mains des agents provinciaux à Londres, sur le compte du montant reçu sur les bons privilégiés | | 113,569 | 15 | 0 |
| Courant | | 10,767,777 | 10 | 6 |

Compagnie du grand tronc de chemin de fer du Canada,

Bureau du comptable en chef,

Montréal, 19 mars 1857.

No. 11.—ETAT

DU GRAND TRONC

| £ | s. | d. |
|---|---|---|
| 1,733,949 | 18 | 0 |
| 994,702 | 17 | 7 |
| 1,398,806 | 12 | 10 |
| 4,467,327 | 5 | 1 |
| 605,057 | 13 | 9 |
| 397,078 | 19 | 6 |
| 25,137 | 15 | 11 |
| 12,812 | 18 | 3 |
| 143,670 | 19 | 3 |
| 500,426 | 11 | 7 |
| 28,102 | 17 | 9 |
| 126,942 | 2 | 11 |
| 59,239 | 3 | 4 |
| 160,951 | 19 | 9 |
| 113,569 | 15 | 0 |
| 10,767,777 | 10 | 6 |



No. 3.

DE CHEMIN DE FER DU CANADA, au 31 décembre 1856.

RECETTES.

| | | £ | s. | d. |
|---|---|---|---|---|
| Montant du capital fourni par la compagnie du chemin de fer du St. Laurent et de l'Atlantique, comme par état No. 2 | | 1,091,302 | 10 | 0 |
| Montant du capital fourni par la compagnie du chemin de fer de Québec et Richmond, comme par état No. 2 | | 778,009 | 2 | 5 |
| Montant du capital fourni par la compagnie du chemin de fer de Toronto et Guelph, comme par état No. 2 | | 166,859 | 16 | 8 |
| Montant du capital fourni par la compagnie du chemin de fer du grand tronc, comme par état No. 2 | | 7,365,535 | 10 | 1 |
| Montant d'emprunts des banquiers, etc | | 400,988 | 5 | 4 |
| Montant de billets payables et lettres de change courants | | 422,239 | 8 | 3 |
| Montant retenu sur les entrepreneurs par la compagnie, savoir: | | | | |
| Pour un fonds de réserve | £54,750 0 0 | | | |
| Pour un fonds de salaires | 64,221 4 2 | 118,971 | 4 | 2 |
| Balance au crédit du compte du revenu au 31 décembre 1856 | | 131,217 | 19 | 6 |
| Montant de prime reçu sur la vente de débentures | | 78,940 | 15 | 4 |
| Montant dû à diverses personnes | | 31,031 | 10 | 6 |
| Montants chargés mais non encore payés | | 69,111 | 13 | 3 |
| Montant reçu sur les bons privilégiés, tel que par l'acte du Canada de 1856 | | 113,569 | 15 | 0 |
| Courant | £ | 10,767,777 | 10 | 6 |

W. H. A. DAVIS, C. C.

## No. 12.

**Etat montrant le montant de capital sur lequel la compagnie du grand tronc de chemin de fer doit payer intérêt, le 1er janvier 1857.**

| Où payable | NATURE DU CAPITAL. | | Montant. | Total de chaque description de capital. | Montant total. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | £ s. d | £ s. d. | £ s. d. |
| En Angleterre | Capital en actions, émission "A" | 1,736,085 | | | |
| | Emission "B" | 610,750 | 2,346,835 0 0 | | |
| | Parts de l'Atlantique et du St. Laurent | | 206,300 0 0 | | |
| | Do du St. Laurent et de l'Atlantique | | 163,750 0 0 | | |
| | Do de Québec et Richmond | | 282,500 0 0 | | |
| | Do de Toronto et Guelph | | 44,200 0 0 | 3,043,585 0 0 | |
| | Capital en bons, bons "A" de la compagnie | 876,650 | | | |
| | Do "B" do | 569,100 | 1,445,750 0 0 | | |
| | Bons de Québec et Richmond | | 100,000 0 0 | | |
| | Do de l'Atlantique et du St. Laurent | | 100,000 0 0 | | |
| | *Do du St. Laurent et de l'Atlantique | | 90,000 0 0 | 1,735,750 0 0 | 4,779,335 0 0 |
| En Canada | Capital en actions, parts du St. Laurent et de l'Atlantique | | 31,450 0 0 | | |
| | Do de Québec et Richmond | | 3,300 0 0 | | |
| | Do de Toronto et Guelph | | 91,725 0 0 | 126,475 0 0 | |
| | Capital en bons, bons de la cité de Montréal | | 102,739 14 6 | | |
| | Do du séminaire do | | 20,547 18 11 | | |
| | Do compagnie des terres A. B. | | 20,547 18 11 | 143,835 12 4 | 270,310 12 4 |
| A Portland | Capital en actions, parts de l'Atlantique et du St. Laurent | | | 307,191 15 7 | |
| | Capital en bons, bons de la cité de Portland | | 410,958 9 10 | | |
| | Do de l'Atlantique et St. Laurent | | 203,013 14 0 | 613,972 3 10 | 921,163 19 5 |
| | Montant total du capital sur lequel l'intérêt doit être payé | | | Stg. | 5,970,809 11 9 |

| *Etat de l'intérêt à 6 pour cent.* | *Capital.* | *Intérêt à payer.* | |
|---|---|---|---|
| Sur capital en Angleterre, parts | 3,043,585 0 0 | 182,615 2 0 | |
| bons | 1,935,750 0 0 | 105,045 0 0 | 287,660 2 0 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | [illegible] des terres A. B. | 20,547 18 11 | 143,835 12 4 | 270,310 12 4 |
| A Portland | Capital en actions, parts de l'Atlantique et du St. Laurent | | 307,191 15 7 | |
| | Capital en bons, bons de la cité de Portland | 410,958 9 10 | | |
| | Do de l'Atlantique et St. Laurent | 203,013 14 0 | 613,972 3 10 | 921,163 19 5 |
| | Montant total du capital sur lequel l'intérêt doit être payé | | Stg. | 5,970,809 11 9 |

| *Etat de l'intérêt à 6 pour cent.* | *Capital.* | *Intérêt à payer.* | |
|---|---|---|---|
| Sur capital en Angleterre, parts | 3,043,585 0 0 | 182,615 2 0 | |
| bons | 1,935,750 0 0 | 105,045 0 0 | 287,660 2 0 |
| Sur capital en Canada, parts | 126,475 0 0 | 7,588 10 0 | |
| bons | 143,835 12 4 | 8,630 2 9 | 16,218 12 9 |
| Sur capital à Portland, parts | 307,191 15 7 | 18,431 10 2 | |
| bons | 613,972 3 10 | 36,838 6 8 | 55,269 16 10 |
| Montant total d'intérêt annuel | | Stg. | 359,148 11 7 |

* Ces bons sont à 7 pour cent.

MEM.—L'intérêt sur le prêt du gouvernement de £3,111,500 n'est pas compris dans l'état ci-dessus, étant payable par le gouvernement pendant les cinq prochaines années.

Compagnie du grand tronc de chemin de fer du Canada,
Bureau du comptable en chef,
Montréal, 5 mars, 1857.

No. 13½.—ETAT montrant les recettes et les dépenses de la compagnie du grand
divers semestres commençant au 1er janvier 1854,

## RECETTES.

| SECTIONS. | | Longueur de la section. | Recettes du trafic. | Moyenne des recettes par semaine. | Recettes par mil. par semaine | Dépenses liées à l'opération des locomotives. | Dépenses liées à l'entretien du chemin. | Dépenses liées au trafic de voyageurs. | Dépenses liées au trafic des marchandises |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | £ s. d. | £ s. d. | £ s. d. | £ s. d. | £ s. d. | £ s. d. | £ s. d. |
| Semestre finissant le 30 juin 1854, 156 jours d'opération. | Portland à Island Pond | 149 | 51370 12 1 | 1988 11 0 | 13 6 10 | 16209 13 7 | 6990 19 9 | 2883 7 11 | 6738 14 |
| | Montréal à Island Pond | 143 | 35885 11 6 | 1380 2 5 | 9 14 4 | 15391 12 3 | 9070 9 2 | 2998 6 10 | 7913 1 |
| | | 292 | 87256 3 7 | 3377 13 5 | 11 11 4 | 31601 5 10 | 16061 8 11 | 5881 14 | 14651 15 |
| Semestre finissant le 31 déc. 1854, 157 jours d'opération. | Portland à Island Pond | 149 | 64081 3 10 | 2483 7 1 | 16 13 4 | 17966 7 0 | 10192 4 7 | 3622 11 0 | 8611 10 |
| | Montréal à Island Pond | 143 | 53587 4 5 | 2047 18 5 | 14 6 5 | 12187 5 9 | 7861 1 6 | 3901 7 5 | 11932 16 |
| | * Québec à Richmond | 96 | 3069 18 0 | 613 19 7 | 6 7 10 | 457 3 11 | 1299 8 4 | 193 10 9 | 335 14 |
| | * Ouvert le 27 nov., 30 j. d'op. | 388 | 121638 6 3 | 5145 5 1 | 13 5 3 | 30610 16 8 | 19152 14 5 | 7717 9 2 | 20880 0 10 |
| Semestre finissant le 30 juin 1855, 156 jours d'opération. | Portland à Island Pond | 149 | 61877 8 0 | 2370 18 0 | 15 19 6 | 24111 10 3 | 9708 8 11 | 3430 9 5 | 10603 13 |
| | Montréal à Island Pond | 143 | 41465 4 5 | 1594 16 3 | 11 3 0 | 17838 10 2 | 7407 15 9 | 4223 2 1 | 11192 1 |
| | Québec à Richmond | 96 | 13776 16 0 | 529 17 6 | 5 10 5 | 6484 19 11 | 7482 0 3 | 1249 4 11 | 2179 3 |
| | | 338 | 117119 8 5 | 4504 11 9 | 11 12 2 | 48435 0 4 | 24598 4 11 | 8902 16 5 | 23974 18 1 |
| Semestre finissant le 31 déc. 1855, 157 jours d'opération. | Portland à Island Pond | 149 | 74849 15 4 | 2860 10 0 | 19 3 11 | 22182 17 11 | 15342 14 7 | 3280 17 7 | 11317 10 |
| | Montréal à Island Pond | 143 | 47899 7 3 | 1830 11 1 | 12 16 0 | 16815 17 5 | 12679 11 6 | 4964 17 11 | 9112 10 |
| | Québec à Richmond | 96 | 21137 17 4 | 807 16 2 | 8 8 4 | 7617 3 3 | 5693 19 1 | 1585 8 9 | 2460 1 |
| | * Jonction de la Chaudière à St. Thomas | 40 | 211 8 0 | 8 9 1 | 0 4 3 | 92 15 6 | 324 13 8 | 19 7 1 | 36 17 11 |
| | † Montréal à Brockville | 125 | 8089 10 11 | 1311 16 6 | 10 9 10 | 1748 18 4 | 1478 9 10 | 429 12 11 | 849 15 0 |
| | * Ouvert le 23 déc., 25 j. d'op. | 553 | 152187 18 10 | 6819 2 10 | 12 6 7 | 48457 12 5 | 35519 8 8 | 10280 4 3 | 23776 15 3 |
| | † Ouvert le 19 nov. 37 j. d'op. | | | | | | | | |
| Semestre finissant le 30 juin 1856, 156 jours d'opération. | Portland à Island Pond | 149 | 66912 8 3 | 2573 11 0 | 17 5 6 | 21020 0 6 | 18101 1 7 | 3474 1 1 | 12709 3 8 |
| | Montréal à Island Pond | 143 | 39113 11 6 | 1504 7 4 | 10 10 5 | 16043 16 4 | 10834 16 11 | 3951 14 9 | 8566 3 6 |
| | Québec à Richmond | 96 | 12463 4 6 | 479 7 1 | 4 19 10 | 6902 3 8 | 6629 9 0 | 1289 8 1 | 1754 10 9 |
| | * Jonction de la Chaudière à St. Thomas | 40 | 1296 11 7 | 60 15 7 | 1 10 5 | 544 5 8 | 825 12 6 | 93 8 8 | 157 10 9 |
| | Montréal à Brockville | 125 | 20653 15 0 | 794 7 5 | 6 7 1 | 7023 12 7 | 6657 18 8 | 1868 4 3 | 2657 19 5 |
| | * Fermé le 12 fév. et rouvert le 14 avril. 128 j. d'opérat. | 553 | 140439 10 10 | 5412 8 5 | 9 15 9 | 51533 18 9 | 43048 18 8 | 10676 16 10 | 25845 8 1 |
| Semestre finissant le 31 déc. 1856, 158 jours d'opération. | Portland à Island Pond | 149 | 73032 1 9 | 2773 7 3 | 18 12 3 | 19597 7 6 | 21115 12 1 | 4274 10 6 | 10095 4 10 |
| | Montréal à Island Pond | 143 | 47294 6 11 | 1795 10 11 | 12 11 2 | 20642 6 3 | 17960 2 7 | 4142 13 0 | 8628 19 6 |
| | Québec à Richmond | 96 | 15483 4 9 | 587 17 5 | 6 2 6 | | | | |
| | Jonction de la Chaudière à St. Thomas | 40 | 2395 19 1 | 90 19 10 | 2 5 6 | 7512 1 3 | 7200 16 1 | 1416 18 11 | 1903 18 6 |
| | * Montréal à Brockville | 125 | 17575 15 1 | 1044 2 1 | 8 7 0 | | | | |
| | † Montréal à Toronto | 333 | 43308 19 6 | 4558 16 11 | 13 13 9 | 11236 16 8 | 13108 10 5 | 4146 10 4 | 5623 2 3 |
| | ‡ Toronto à Stratford | 88 | 7756 6 0 | 1193 5 7 | 13 11 3 | 704 5 4 | 22 17 5 | 443 11 4 | 714 12 8 |
| | | 849 | 206846 13 1 | 12044 9 0 | 14 3 7 | 59602 17 0 | 59407 18 7 | 14424 4 1 | 26965 17 9 |
| | Total des recettes et dépenses pendant 3 ans | ..... | 825488 1 0 | ..... | ..... | 270331 11 0 | 197788 14 2 | 57882 5 6 | 136094 15 9 |

* 1er juil. au 25 oct., 101 j. d'op.
† 27 oct. au 31 déc., 57 j. d'op.
‡ 17 nov. au 31 déc., 39 j. d'op.

MEM.—Total
Total

Ajouter le mo
Ajouter loyers

M

grand tronc de chemin de fer du Canada sur le compte de trafic, pour les 1854, et finissant le 31 décembre 1856.

## DÉPENSES.

| Dépenses liées au trafic des marchandises. | Frais généraux liés au trafic. | Dépenses liées à l'opération du télégraphe. | TAXES. | Réclam. pour animaux tués. | Réclam. pour effets perdus et endommagés. | Dépenses liées à la trav. de Longueuil. | Dépenses liées à la trav. de Québec. | Total des dépenses liées au trafic. | Moyenne des dépenses par semaine. | Dépens. par mille par semaine. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| £ s. d. | £ s. d. | £ s. d. | £ s. d. | £ s. d. | £ s. d. | £ s. d. | £ s. d. | £ s. d. | £ s. d. | £ s. d. |
| 6738 14 0 | 2058 8 0 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 34881 3 3 | 1336 11 9 | 8 19 5 |
| 7913 1 9 | 461 5 10 | ..... | ..... | 215 5 0 | 170 8 6 | 390 15 0 | ..... | 36611 4 4 | 1417 4 2 | 9 18 2 |
| 14651 15 9 | 2519 13 10 | ..... | ..... | 215 5 0 | 170 8 6 | 390 15 0 | ..... | 71492 7 7 | 2753 15 11 | 9 8 7 |
| 8611 10 1 | 1247 10 11 | 112 1 5 | 1618 18 11 | ..... | ..... | ..... | ..... | 43371 3 11 | 1657 9 10 | 11 2 6 |
| 11932 16 7 | 867 12 3 | 167 10 4 | ..... | 241 19 4 | 573 4 11 | 3066 15 0 | ..... | 40599 13 1 | 1551 11 6 | 10 17 0 |
| 335 14 2 | 31 13 2 | 47 16 0 | ..... | ..... | ..... | ..... | 479 3 2 | 2844 9 6 | 568 18 0 | 5 16 10 |
| 20880 0 10 | 2146 16 4 | 327 7 9 | 1618 18 11 | 241 19 4 | 573 4 11 | 3066 15 0 | 479 3 2 | 86815 6 6 | 3777 19 4 | 9 14 9 |
| 10603 13 2 | 1665 1 9 | 136 0 9 | 29 1 6 | ..... | ..... | ..... | ..... | 49684 5 9 | 1910 18 6 | 12 16 6 |
| 11192 1 9 | 1369 4 1 | 64 9 1 | 443 1 7 | 102 16 10 | 65 19 11 | 768 6 3 | ..... | 43475 7 6 | 1672 2 6 | 10 19 10 |
| 2179 3 2 | 276 14 10 | 274 2 1 | 32 0 0 | ..... | ..... | ..... | 511 11 7 | 18489 16 9 | 711 2 9 | 7 8 1 |
| 23974 18 1 | 3311 0 8 | 474 11 11 | 504 3 1 | 102 16 10 | 65 19 11 | 768 6 3 | 511 11 7 | 111649 10 0 | 4294 3 9 | 11 1 4 |
| 11317 10 2 | 1857 7 3 | 160 16 5 | 1526 10 8 | ..... | ..... | ..... | ..... | 55668 14 7 | 2127 9 4 | 14 5 7 |
| 9112 10 6 | 2304 14 6 | 138 5 10 | 305 9 8 | 57 15 0 | 39 15 1 | 2838 3 5 | ..... | 49257 0 10 | 1882 8 8 | 13 3 3 |
| 2460 1 8 | 487 18 2 | 257 8 0 | 37 10 0 | ..... | ..... | ..... | 1528 10 4 | 19667 19 3 | 751 12 10 | 7 16 7 |
| 36 17 11 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 473 14 2 | 113 11 0 | 2 16 9 |
| 849 15 0 | 51 10 11 | 58 4 7 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 46.6 11 7 | 748 12 9 | 5 19 9 |
| 23776 15 3 | 4701 10 10 | 614 14 10 | 1869 10 4 | 57 15 0 | 39 15 1 | 2838 3 5 | 1528 10 4 | 129684 0 5 | 5623 14 7 | 10 3 3 |
| 12709 3 8 | 1836 5 8 | 252 19 7 | 3 1 0 | ..... | ..... | ..... | ..... | 57396 13 1 | 2207 11 3 | 14 16 4 |
| 8566 3 6 | 2773 1 1 | 55 15 9 | 199 3 4 | 92 15 0 | 191 8 7 | 1057 7 8 | ..... | 43746 2 11 | 1682 11 0 | 11 15 3 |
| 1754 10 9 | 383 18 11 | 103 17 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | 931 13 4 | 17995 0 11 | 692 2 4 | 7 4 2 |
| 157 10 9 | 54 18 11 | 12 1 10 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 1687 18 4 | 79 2 5 | 1 19 7 |
| 2657 19 5 | 206 14 11 | 282 16 5 | 16 19 2 | ..... | ..... | ..... | ..... | 18714 5 5 | 719 15 7 | 5 15 2 |
| 25845 8 1 | 5254 19 6 | 687 10 9 | 219 3 6 | 92 15 0 | 191 8 7 | 1057 7 8 | 931 13 4 | 139540 0 8 | 5381 2 7 | 9 14 7 |
| 10095 4 10 | 1129 4 8 | 135 2 11 | 1584 7 0 | ..... | ..... | ..... | ..... | 57031 9 6 | 2199 18 7 | 14 5 4 |
| 8628 19 6 | 3438 5 2 | 188 14 3 | 152 3 7 | 51 13 9 | 1074 18 5 | 3437 1 9 | ..... | 59716 18 3 | 2267 14 7 | 15 17 1 |
| 1903 18 6 | 639 9 0 | 122 1 6 | 86 10 11 | ..... | ..... | ..... | 759 11 0 | 19641 7 2 | 745 17 5 | 5 9 3 |
| 5623 2 3 | 1020 16 6 | 414 0 8 | 94 19 4 | ..... | ..... | ..... | ..... | 35644 16 2 | 3308 14 7 | 9 18 8 |
| 714 12 8 | 34 5 2 | 82 1 0 | 85 9 4 | ..... | ..... | ..... | ..... | 2087 2 3 | 321 1 10 | 3 13 11 |
| 26965 17 9 | 6262 0 6 | 942 0 4 | 2003 10 2 | 51 13 9 | 1074 18 5 | 3437 1 9 | 759 11 0 | 175021 13 4 | 8843 7 0 | 10 8 4 |
| 136094 15 9 | 24196 1 8 | 3046 5 7 | 6215 6 0 | 762 4 11 | 2115 15 5 | 11558 9 1 | 4210 9 5 | 714202 18 6 | ..... | ..... |

| | |
|---|---|
| MEM.—Total des recettes du 1er janvier 1854 au 1er décembre 1856, comme ci-dessus..... | 825488 1 0 |
| Total des dépenses du do do do comme ci-dessus..... | 714202 18 6 |
| Ajouter le montant des recettes avant le 1er janvier 1854, porté au crédit du revenu..... | 111285 2 6 |
| Ajouter loyers reçus non compris dans le compte ci-dessus..... | 13917 10 7 |
| | 6015 6 5 |
| Montant au crédit du revenu comme par compte du revenu..... | 131217 19 6 |

## No. 13.

**ESTIMATION** des sommes requises par la compagnie du grand tronc de chemin de fer pour lui permettre d'achever les travaux commencés, de faire les gares d'évitement extra et autres travaux qui sont absolument nécessaires pour les besoins du trafic, et pour acheter le fonds roulant requis par l'augmentation du trafic sur le chemin

| | | | £ s. d. |
|---|---|---|---|
| Pour finir le pont Victoria en vertu du nouvel arrangement pris avec MM. Peto et compagnie | | | 760,211 0 0 |
| Pour gares d'évitement extra entre Montréal et Toronto.....10 miles | | | |
| Toronto et Stratford..... 4 do | | | |
| de Montréal à l'Est..... 3 do | | | |
| 17 milles | £ 3,000 | | 51,000 0 0 |
| Pour station à la pointe St. Charles | | 25,000 | |
| Pour autres travaux requis à cet endroit | | 10,000 | 35,000 0 0 |
| Pour station à Toronto | | 25,000 | |
| Pour autres travaux requis à cet endroit | | 10,000 | 35,000 0 0 |
| Pour travaux extra sur la ligne de Montréal à Toronto | | 25,000 | |
| Toronto à Stratford | | 15,000 | |
| Montréal à l'Est | | 25,000 | 65,000 0 0 |
| Pour fonds roulant savoir : | | | |
| 30 locomotives à fret | £2,500.... | 75,000 | |
| 10 Do à voyageurs | 2,000.... | 20,000 | |
| 11 chars Do 1ère classe | 700.... | 7,000 | |
| 30 Do do 2ème do | 300.... | 9,000 | |
| 600 Do couverts | 145.... | 87,000 | 198,000 0 0 |
| | | Sterling £ | 1,144,211 0 0 |

Compagnie du grand tronc de chemin de fer,
Bureau du comptable en chef,
Montréal, 5 mars 1857.

## No. 14.

**ETAT** montrant les sommes requises pour faire face aux dépenses d'exploitation de la ligne, à l'entretien du chemin, à l'achat des approvisionnement, combustibles, etc., du 1er mars au 30 juin 1857.

| | £ s. d. |
|---|---|
| Rôle de payement mensuel sur les divisions est, centrale et ouest | 15,000 0 0 |
| Entretien de la voie sur les divisions est, centrale et ouest | 6,172 15 0 |
| Rôle de payement mensuels et comptes sur la division de Portland | 12,500 0 0 |
| Cédule des comptes mensuels des ingénieurs sur les divisions est, centrale et ouest | 2,500 0 0 |
| Achat mensuel d'approvisionnement | 9,000 0 0 |
| Do do de combustible | 5,000 0 0 |
| Dépenses diverses, salaires, etc | 1,250 0 0 |
| Dépenses mensuelles | 51,422 15 0 |
| Dépenses pendant 4 mois | 205,691 0 0 |

Compagnie du grand tronc de chemin de fer,
Bureau du comptable en chef,
Montréal, 5 mars 1857.

## No. 15.

**ETAT COMPARATIF** du trafic hebdomadaire sur le grand tronc de chemin de fer depuis l'ouverture de la ligne entière, le 17 novembre 1856, et la période correspondante depuis le 17 novembre 1855.

| | | 1855-6. — Milles ouverts, 513. | | | 1856-7. — Milles ouverts, 849. | | | Augmentation. | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | £ | s. | d. | £ | s. | d. | £ | s. | d. |
| Semaine finissant Novembre | 22 | 6,548 | 3 | 3 | 12,201 | 0 | 9 | 5,652 | 17 | 6 |
| do | 29 | 6,966 | 14 | 6 | 12,871 | 0 | 9 | 5,904 | 6 | 3 |
| Décembre, | 6 | 7,003 | 9 | 5 | 11,170 | 18 | 3 | 4,167 | 8 | 10 |
| do | 13 | 5,[illegible]99 | 6 | 4 | 11,461 | 7 | 11 | 5,862 | 1 | 7 |
| do | 20 | 5,835 | 6 | 9 | 9,516 | 14 | 7 | 3,681 | 7 | 10 |
| do | 27 | 4,028 | 10 | 2 | 8,381 | 17 | 9 | 4,353 | 7 | 7 |
| Janvier, | 3 | 3,505 | 16 | 6 | 10,904 | 15 | 2 | 7,398 | 18 | 8 |
| do | 10 | 3,718 | 1 | 3 | 8,622 | 12 | 10 | 4,904 | 11 | 7 |
| do | 17 | 3,789 | 17 | 3 | 9,177 | 15 | 10 | 5,387 | 18 | 7 |
| do | 24 | 4,485 | 3 | 0 | 6,930 | 2 | 9 | 2,444 | 19 | 9 |
| do | 31 | 4,545 | 5 | 8 | 7,425 | 7 | 5 | 2,880 | 1 | 9 |
| Février, | 7 | 4,278 | 3 | 8 | 8,469 | 10 | 8 | 4,191 | 7 | 0 |
| do | 14 | 4,598 | 12 | 2 | 9,147 | 14 | 0 | 4,549 | 1 | 10 |
| do | 21 | | | | 11,395 | 6 | 0 | | | |
| do | 28 | 5,868 | 6 | 5 | 13,915 | 17 | 1 | 8,047 | 10 | 8 |
| Mars, | 7 | 4,195 | 6 | 9 | 11,872 | 0 | 0 | 7,676 | 13 | 3 |
| do | 14 | 4,615 | 5 | 1 | 12,805 | 14 | 4 | 8,190 | 9 | 3 |
| do | 21 | 6,237 | 3 | 6 | 13,180 | 0 | 2 | 7,242 | 16 | 8 |
| do | 28 | 6,377 | 17 | 1 | 13,874 | 10 | 11 | 7,496 | 13 | 10 |
| Avril, | 4 | 6,749 | 13 | 0 | 13,578 | 13 | 4 | 6,829 | 0 | 4 |

Moyenne hebdomadaire du trafic depuis le 17 nov. 1856 jusqu'au 4 avril 1857—£10,861 3 0.

## No. 16.

**ETAT** du nombre des voyageurs, et montant des marchandises, etc., transportés par le chemin de fer du grand tronc depuis l'ouverture de la ligne entière jusqu'au 4 avril 1857.

| | Voyageurs. | Marchandises. Tonneaux. | Bois. Pieds. | Bois de chauf. Cordes. |
|---|---|---|---|---|
| Durant les 4 semaines finissant | | | | |
| 13 décembre, 1856..... | 61,864 | 24,393 | 3,109,036 | 5,005 |
| 10 janvier, 1857..... | 49,926 | 18,666 | 1,106,646 | 5,206 |
| 7 février, 1857..... | 38,424 | 14,928 | 1,018,063 | 4,202 |
| 7 mars, 1857..... | 50,364 | 27,384 | 2,160,367 | 5,131 |
| 4 avril, 1857..... | 57,363 | 29,829 | 3,090,415 | 6,692 |
| Total..... | 257,935 | 115,200 | 10,484,527 | 26,236 |

## No. 17.

### *Rapport de MM. Benedict et Street.*

TORONTO, 10 *avril* 1856.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur de vous apprendre pour l'information de son excellence le gouverneur général, que le 7 du mois dernier, nous nous sommes réunis au bureau du département des travaux publics en cette ville, conformément à l'invitation du commissaire qui nous avait requis d'entrer le plus tôt possible dans l'exécution des devoirs de la charge à laquelle son excellence avait bien voulu nous nommer, pour faire un examen général de la ligne du grand tronc de chemin de fer, en conformité au 4e paragraphe de la première clause du statut de la 18e Vic., ch. 174.

Nous étant consultés et entendus avec M. Killaly sur la conduite à suivre pour obtenir le plus facilement les informations nécessaires et la connaissance des détails, nous ajournâmes au bureau des entrepreneurs, où l'on mit immédiatement une chambre à notre disposition pour nos réunions, et les plans, profils, devis, estimations mensuelles, contrats et autres documents indiquant l'état et les progrès des travaux, nous furent soumis sans réserve.

Sachant le désir du gouvernement d'avoir notre rapport et nos estimations le plus tôt possible, nous avons assidûment travaillé et sommes prêts maintenant soumettre le résultat de nos recherches.

D'après les documents mentionnés plus haut, et les données qui nous ont été fournies par l'ingénieur en chef de la compagnie, nous commençâmes d'abord par faire le calcul de ce que coûterait l'achèvement et l'équipement de la ligne depuis cette cité jusqu'à Brockville, cette partie étant celle sur laquelle notre lettre d'instruction des commissaires attirait plus particulièrement notre attention.

D'après ces données,—qui fournissent en détail la quantité d'ouvrage de toutes sortes, y compris les stations et autres bâtiments, qui restait à faire au *premier jour de février dernier*, calculée à des taux libéraux,—il parait que les frais d'achèvement de la ligne de Toronto à Brockville, non compris le matériel roulant et les dépenses contingentes, s'élèveront à £363,014 cours d'Halifax.

Ayant terminé ces calculs, notre première démarche fut de nous rendre à Montréal pour examiner le matériel roulant fini et en voie de se faire, et ensuite de retourner sur la ligne afin de juger, par une inspection personnelle, de la nature des différents travaux et de la manière dont ils ont été exécutés; et aussi, d'examiner l'état actuel des excavations, des remblais et autres travaux, et en les comparant aux profils qui nous avaient été fournis, sur lesquels les estimations des frais d'achèvement sont basées, de pouvoir constater jusqu'à quel point on pouvait s'y fier.

A Montréal, nous passâmes trois jours à examiner les terrains et bâtisses de station, qui sont construites d'une manière solide et qui fait honneur à la compagnie, et quand elles seront terminées, elles n'en cèderont a aucune de celles que nous ayons vues sur ce continent. Les différents ateliers sont admirablement pourvus, et tous les outils et instruments s'y trouvent pour faire une grande quantité d'ouvrage de la meilleure description.

Nous avons aussi donné au matériel roulant toute l'attention qu'exige une branche aussi importante des opérations de chemin de fer: le résultat de notre examen fut extrêmement satisfaisant, tant sous le rapport du genre de construction, que sous celui de la qualité des matériaux.

Après avoir tenu compte de la quantité de matériel roulant fini et non fini, et de la valeur des matériaux préparés, nous estimons le montant nécessaire pour équiper la ligne de Toronto à Brockville, tel que requis par le contrat, à £80,100 courant. Il faut remarquer que nous n'avons pas porté au crédit de la

compagnie une grande quantité de matériel roulant (22 machines locomotives), qu'on nous dit être maintenant en route d'Angleterre.

Ayant terminé nos investigations à Montréal, nous revînmes à Brockville par chemin de fer, et suivîmes ensuite la ligne jusqu'à Toronto; et après avoir passé six jours sur cette partie de la ligne, examiné tous les points importants, et comparé l'état des travaux sur le terrain avec nos profils, nous sommes convaincus que ces derniers représentent véritablement le progrès de l'ouvrage, et que l'on peut se fier aux calculs qui en sont tirés et sur lesquels nous avons basé notre estimation.

Ce qui précède montre que nous avons estimé les frais d'achèvement des travaux et bâtisses de la ligne de Toronto à Brockville, à £363,041
Ajouter pour dépenses contingentes et intérêts sur cette somme, 10 pour cent..... 36,304
Aussi, pour compléter le matériel roulant sur la même section.... 80,100

Total des frais d'achèvement de la ligne de Toronto à Brockville... £479,448 ct.

Dans le but d'estimer les frais d'achèvement de cette partie du chemin à l'ouest de Toronto, en autant que s'y rattachent les dispositions de l'acte 8e Victoria, chap. 174, c'est-à-dire, jusqu'à Stratford, nous demandâmes des documents et pièces justificatives s'y rattachant, semblables à ceux fournis pour la partie de Toronto à Brockville, et par ces documents nous voyons que l'achèvement des travaux de la section de Toronto à Stratford nécessitera la somme de £33,683
Ajouter pour dépenses contingentes..... 3,368

£37,051 ct.

Quoique nous n'ayons pas eu l'occasion d'examiner personnellement cette partie du chemin, et d'en comparer l'état avec les profils sur lesquels nous avons basé notre estimation des travaux, cependant d'après la vérification satisfaisante du résultat de nos autres calculs, jointe au fait que M. Killaly en a dernièrement fait une inspection, et étant convaincus de l'exactitude des documents, nous n'avons aucun doute que l'on peut se fier à cette évaluation des frais de son achèvement

Afin d'arriver au coût total du complet achèvement et équipement du chemin de Stratford à Brockville, il est nécessaire d'ajouter encore une somme pour cette partie du chemin sur le front de cette ville. En supposant qu'elle soit de £10,000 pour la voie graduée qui doit être fournie par la ville, et £5,000 pour la pose de la voie permanente, l'estimation de la ligne entière sera

| | |
|---|---|
| Toronto à Brockville..... | £479,448 |
| Toronto à Stratford..... | 37,051 |
| En face de la ville de Toronto..... | 15,000 |
| Grand total..... | £531,499 crs. Halifax. |

En terminant, nous croyons de notre devoir de dire, pour l'information de son excellence, que, dans notre opinion, les travaux sur cette partie de la ligne, en autant qu'ils sont faits, sont conformes aux termes des contrats et des devis,—que les ponts, viaducs et bâtimens des stations importantes sont construits de la manière la plus stable et la plus solide, et que les préparatifs qui ont été faits, et la quantité de matériaux préparés, montrent l'intention des entrepreneurs de terminer le chemin d'une manière qui puisse leur faire honneur ainsi qu'à la province.

Nous sommes, monsieur,
Vos obéissants serviteurs,
ROSWELL G. BENEDICT,
JAMES C. STREET.

L'hon. GEORGE E. CARTIER,
Secrétaire provincial.

Le soussigné a pris part et a été engagé avec MM. Benedict et Street dans les différents calculs et estimations mentionnés dans le rapport ci-dessus—et il croit sincèrement à leur entière exactitude. Il n'a pas accompagné ces messieurs sur les travaux entre Toronto et Brockville, parce qu'il était engagé ailleurs et qu'il les avait soigneusement examinés quelque temps auparavant. Il entretient les mêmes opinions, quant à la nature des travaux, que celles exprimées par MM. Benedict et Street. Il a aussi dernièrement eu l'occasion de visiter la partie de la ligne de Toronto à Stratford, et il ne doute nullement de l'exactitude de l'estimation du coût de l'achèvement de cette section aussi, dont les travaux ne peuvent être surpassés pour la solidité et la durabilité de leur construction.

HAMILTON H. KILLALY,
Assist. commissaire des travaux publics.

Département des travaux publics,
Toronto, 8 avril 1856.

---

No. 18.

*Montréal*, 16 *décembre* 1856.

AU SECRETAIRE DE LA COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

MONSIEUR,

Ci-inclus veuillez recevoir le certificat final, section de Montréal et Toronto, en faveur des entrepreneurs MM. Jackson, Peto, Brassey et Betts.

L'ouvrage entier est terminé et l'équipement en est fourni de manière à me permettre de recommander à la compagnie de prendre la ligne d'entre les mains des entrepreneurs.

Et je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ALEXR. M. ROSS,
Ingenieur.

---

CERTIFICAT FINAL.

SECTION DE MONTREAL ET TORONTO.

AU SECRETAIRE DE LA COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER.

15 *décembre* 1856.

Je certifie que la somme de dix mille cent quatre-vingt-quinze livres sterling, est due aux entrepreneurs MM. Jackson, Peto, Brassey et Betts, pour ouvrage fait en complétant les travaux et le matériel roulant sur la section de Montréal et Toronto du grand tronc de chemin de fer du Canada.

ALEXR. M. ROSS,
Ingénieur.

£10,195.

## GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA,

SECTION DE MONTRÉAL ET TORONTO,

### CERTIFICAT FINAL.

15 *Décembre*, 1856.

| | £ s. d. | £ s. d. |
|---|---|---|
| Total du contrat | | 3,000,000 0 0 |
| Moins, réservé pour | | |
| Sable de surface | 3,000 0 0 | |
| Proportion de la station de voyageurs à Toronto | 5,000 0 0 | 8,000 0 0 |
| | | 2,992,000 0 0 |
| Cr. | | |
| Par montant de certificats précédents | | 2,981,805 0 0 |
| Montant dû maintenant | | 10,195 0 0 |

---

No. 19.

*Extrait du rapport de Walter Shanly, écuyer.*

### DÉPARTEMENT DES INGÉNIEURS.
### DIVISION DE TORONTO ET SARNIA DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER.

*Toronto*, 13 *décembre* 1856.

CHER MONSIEUR,

La section ouest de notre ligne, en autant qu'elle est entreprise depuis cette ville jusqu'à Ste. Marie, étant maintenant hors des mains des entrepreneurs, j'ai l'honneur de faire rapport sur la condition des travaux—coût—estimation finale, etc.

Le contrat entre la compagnie et MM. C. S. Gzowski et Cie, fait en 1853, couvre, comme vous le savez, toute notre section occidentale, d'ici à Sarnia—une distance de 167 milles.

Les travaux, qui avaient été partiellement commencés en 1852 sur les cinquante premiers milles sous la "compagnie du chemin de fer de Toronto et Guelph," furent poussés avec beaucoup de vigueur en 1853 de Toronto à Stratford—et jusqu'à un certain point entre cette dernière place et Sarnia.

Au commencement de 1854 il fut décidé, en vertu d'un arrangement fait avec la compagnie du grand chemin de fer occidental, de suspendre les opérations à l'ouest de Stratford jusqu'en 1856 : et en juin de la première année (1854) vous me demandâtes d'estimer la valeur proportionnelle de l'ouvrage sur les deux subdivisions sous-mentionnées de la section de Toronto et Sarnia, savoir :

1o. De Toronto à Stratford..... 88 milles.

2o. De Stratford à Sarnia..... 79 "

Le prix total du contrat étant de £1,376,000.

La partie de l'ouvrage de beaucoup plus la forte, mille pour mille, se trouve sur la subdivision nommée en premier lieu, et est probablement d'une nature

plus dispendieuse que celle d'aucune autre portion égale de toute autre ligne canadienne. Le pontage est particulièrement très lourd, et la quantité moyenne d'excavation par mille est certes très considérable.

Je fis rapport du partage des frais comme suit :

| | |
|---|---|
| Toronto à Stratford | £907,310 |
| Stratford à Sarnia | 468,890 |
| La quantité de matériel roulant comprise dans la première somme s'élevait à | £70,945 |
| Et dans la dernière à | 58,080 |

Subséquemment à la date de suspension, il fut donné permission de poursuivre le nivellement de la ligne jusqu'à Ste. Marie, portant à 97¼ milles la longueur du chemin sous construction à l'ouest de Toronto, au lieu de 88 milles Et l'estimation pour la première subdivision fut en conséquence augmentée de la somme de £54,142.

Il fut aussi donné ordre, ainsi qu'il était recommandé dans votre rapport à Sir C. P. Roney, du 22 juillet 1854, sur le sujet de la suspension, de compléter le matériel roulant primitivement destiné pour toute la section—lequel ordre entraîna, ainsi qu'il est estimé plus haut, une nouvelle dépense de £58,080.

L'estimation des frais d'achèvement de la ligne suivant les stipulations du contrat pour la demi-section entre Toronto et Ste. Marie, et pour fournir tout le matériel roulant pour toute la section, se trouvait alors être comme suit :

| | |
|---|---|
| Toronto à Stratford, avec sa proportion de matériel roulant | £907,110 |
| Stratford à Ste. Marie | 54,142 |
| Pour compléter tout le matériel roulant | 58,080 |
| | £1,019,332 |

Par les conditions de leur contrat, MM. Gzowski et Cie ne devaient fournir qu'un nombre limité de stations, dans la proportion d'une sur chaque 10 milles de chemin. Cinq gares à marchandises seulement devaient être fournies pour toute la ligne, dont deux reviennent justement à la répartition de la subdivision de Stratford et Sarnia,—et de gares d'évitement, le contrat n'exigeait qu'une étendue égale seulement à trois pour cent de la longueur du chemin.

Les exigences mêmes de notre trafic local—la seule espèce de commerce que nous puissions encore commander—n'auraient pas à beaucoup près été satisfaites par l'étendue des arrangements ci-dessus décrits ;—et sur représentation qui vous en fût faite, je fus autorisé à faire faire telles autres stations que nos affaires anticipées semblaient demander. Une augmentation de gares d'évitement de 3 à 10 pour cent fut aussi ordonnée.

Sur la partie de la ligne maintenant ouverte au trafic, de Toronto à Stratford, nous avons quatorze stations intermédiaires établies—dont onze sont pourvues de maisons pour les voyageurs— douze de halles à marchandises—neuf de réservoirs d'eau—et six de hangars à bois. Il y a des remises de locomotives en pierre et en briques à Guelph et à Stratford, et une en bois à Berlin.

En sus des stations ci-dessus désignées comme "stations établies," il y a des terrains pour deux autres—l'une à Charlton, 4 milles, et l'autre à Norval, 6 milles de Toronto. Ces deux stations, surtout la dernière qui est bien située et très commode, seront bientôt d'un usage très profitable—car je suis convaincu que, même avec l'augmentation considérable déjà faite dans le nombre de nos stations, nous ne sommes pas encore suffisamment munis sous ce rapport.

Le déboursé additionnel encouru pour stations intermédiaires s'élève à ..... £21,100
Et pour gares d'évitement 6 9/10 milles de plus, à ..... 32,775

A la station de Toronto et au quai de la Reine, il a été fait de très grandes dépenses,—quelques 10 acres de terrain ayant été repris sur le lac et entourés d'un solide épaulement en bois et en pierre, donnant une façade sur l'eau d'environ 1,800 pieds. Une grande remise de locomotives, un atelier, un entrepôt et un hangar à bois, tous en brique, ont été construits, ainsi qu'une remise à voitures en bois très commode. Il y a aussi une maison temporaire pour les voyageurs, avec trottoirs, etc., et tout ensemble les dépenses actuelles sur cette station s'élèvent à la somme considérable de £28,680, excédant de beaucoup ce que l'on se proposait d'abord de dépenser, et les entrepreneurs considèrent qu'ils ont le droit de recevoir leurs déboursés actuels sur ces travaux, en sus de ce qui peut être regardé comme une juste interprétation de leur contrat. La gare permanente des voyageurs, en conséquence de la difficulté que nous avons éprouvée à faire passer notre ligne à travers la ville, n'est pas encore commencée. Par consentement mutuel entre les entrepreneurs est et ouest de Toronto, cette bâtisse devait être construite à frais communs. Chaque partie payant la moitié des frais—qui étaient évalués à £12,000—la moitié de cette somme devrait être chargée contre Gzowski et Cie dans leur réglement final avec la compagnie.

Quant aux autres ouvrages à cette station, £10,000 auraient couvert les engagements des entrepreneurs en vertu du contrat ; déduisant cette somme de la dépense brute ci-dessus mentionnée ..... £28,680
Il reste ..... 18,680

comme montant réclamé pour l'ouvrage de surplus (supposant la gare des voyageurs terminée).

En considération de la grande étendue du terrain précieux qui a été acquis, valant en lui-même au moins le double de tout le montant des dépenses additionnelles sur la station, je recommanderais l'examen favorable de cette réclamation, et qu'elle soit accordée telle qu'elle est.

Le dernier item considérable de l'estimation est celui de la construction des culées de tous les ponts et de tous les passages souterrains pour une *double* au lieu d'une simple voie, £26,000, couvrant une très grande quantité additionnelle de maçonnerie, excavation, remblais et travaux de fondation. Les travaux de pontage et de passages souterrains entre cette ville et Stratford sont énormes, tant sous le rapport du nombre de cours d'eau qui sont traversés, que sous celui de la profondeur et de la largeur des vallées. La maçonnerie du viaduc de Crédit a plus de 120 pieds de haut.

La réclamation ci-dessus a déjà été allouée dans les certificats mensuels

Le reste de l'estimation finale est composé de trois items, savoir:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Comptes divers, dépenses d'ingénieurs, etc..... | £2769 | 6 | 10 |
| Coût du lot d'eau, Toronto..... | 1981 | 14 | 2 |
| Articles divers pour remises de locomotives..... | 322 | 11 | 6 |
| Montant en courant..... | £5073 | 12 | 6 |
| Qui, converti en sterling, est de..... | £4170 | 0 | 0 |

Le premier item est pour toutes les dépenses qui se rattachent aux déboursé du génie de cette section de notre ligne en sus de l'un pour cent retenu sur le montant du contrat—et couvre les dépenses de bureau, frais de poste, télégraphe, frais de dessins et de copie, ainsi que les salaires des inspecteurs employés par moi, et tous les autres déboursés qui doivent justement être chargés contre la compagnie, es rattachant au corps de génie pendant trois ans et demi, jusqu'au 1er juin dernier.

Le second item est pour le lot d'eau (277 pieds de front) au pied de la rue York en cette ville—où l'on se propose d'ériger notre gare des voyageurs—et qui, acheté par moi il y a cinq ans pour la compagnie du chemin de Toronto et Guelph, fut pris par les entrepreneurs lors de la fusion, et est maintenant transporté par eux, pour ce qu'il a coûté, au grand tronc. La valeur actuelle de cette propriété, à en juger d'après les prix demandés pour les lots avoisinants, est plus de cinq fois la somme à laquelle elle est portée dans les estimations.

Le troisième et dernier item est pour tuyaux à fumée, etc., des diverses remises de locomotives sur la ligne. Les divers items de dépenses rapportés ci-dessus sont comme suit :—

---

## EXTRAIT DE L'ESTIMATION FINALE.

### C. S. GZOWSKI et Cie.

JONCTION DE TORONTO A STE. MARIE, 97¼ MILLES.—DE LA STATION DU QUAI DE LA REINE.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Dépenses par contrat sur, page 3 | £961,252 | 0 | 0 |
| Matériel roulant additionnel, " | 58,080 | 0 | 0 |
| Cédule C.—Augmentation des gares d'évitement $6\frac{9}{10}$ à £4750, page 5 | 32,775 | 0 | 0 |
| Cédule A.—Stations intermédiaires additionnelles, page 5 | 21,100 | 0 | 0 |
| " B. " à Toronto " page 6 | 18,680 | 0 | 0 |
| Double voie, ponts et culées, page 7 | 26,000 | 0 | 0 |
| Comptes divers, page 7 | 4,170 | 0 | 0 |
| Total sterling | £1,122,057 | 0 | 0 |
| Total courant | £1,365,169 | 0 | 0 |

Contre lequel il faut charger :

| | | | |
|---|---|---|---|
| Pour 1o. Gare des voyageurs à Toronto | £6,000 | 0 | 0 |
| 2o. Ouvrage incomplet, Toronto à Stratford | 4,000 | 0 | 0 |
| 3o. Achèvement du chemin, Stratford à Ste. Marie, juin | 12,080 | 0 | 0 |
| Déductions totales, sterling | £22,080 | 0 | 0 |
| Laissant le montant d'ouvrage fait, sterling | £1,099,979 | 0 | 0 |
| courant | 1,338,305 | 0 | 0 |
| Le montant des certificats Nos. 1 à 36 inclusivement, déjà accordés pour travaux entre Toronto et Ste. Marie est, sterling | £1,082,858 | 9 | 6 |
| Et d'un certificat supplémentaire émis en juillet 1856, pour stations additionnelles | 1,650 | 0 | 0 |
| Faisant le montant total déjà évalu | £1,084,508 | 9 | 6 |

La balance maintenant due aux entrepreneurs sera donc :

| | | | |
|---|---|---|---|
| Sterling | £15,468 | 10 | 6 |
| Courant | £18,819 | 10 | 9 |

Le coût moyen du chemin terminé de la station du quai de la reine, ici, à la jonction près de Ste. Marie, 97¼ milles, s'élève, d'après l'estimation ci-dessus, à—

| | | | |
|---|---|---|---|
| En sterling par mille..... | £11,500 | 0 | 0 |
| Courant..... | £14,000 | 0 | 0 |

Le coût moyen du grand chemin de fer occidental est d'environ £16,000 courant par mille.

(Signé,) WALTER SHANLY,
Ingénieur

---

No. 20.

*Rapport d'A. M. Ross, écuier, et appendice au même.*

No. 4.

(Copie.)

20 décembre, 1856.

A l'honorable JOHN ROSS,
Président de la compagnie
du grand tronc de chemin de fer.

MONSIEUR,—En faisant un rapport final sur l'achèvement de la section de Montréal à Toronto, j'ai à faire les exceptions suivantes. Dans les environs de Gananoque, Brighton et Grafton, l'ensablement de surface est encore incomplet et ne pourra être fait qu'au printemps de l'année prochaine, et la valeur en est estimée à £3,000 sterling; il y a aussi une somme de £6,000 sterling retenue comme la proportion due à la gare des voyageurs à Toronto, dont la construction doit être différée jusqu'à ce que le site en soit fixé, lors de l'achèvement de l'Esplanade. Ce sont là les seuls travaux incomplets compris dans le sens raisonnable du prix du contrat de £3,000,000. La somme (£15,000) destinée à la gare des voyageurs à Montréal, comme vous le savez, a été absorbée par les accommodements agrandis requis à la Pointe St. Charles pour les lignes fusionnées.

Le prix du contrat pour l'établissement à Montréal nécessaire à la section de Montréal et Toronto, était de £45,000, y compris la gare des voyageurs. Cette somme a été excédée dans les bâtisses déjà érigées au montant de £47,497 7s., ainsi qu'il appert par le compte marqué A; la surface couverte par ces bâtisses est près de trois fois celle de l'étendue des plans attachés au contrat, qui pourvoit seulement à la quantité nécessaire pour la section à laquelle il se rapporte (Montréal et Toronto). Les lignes subséquemment fusionnées avec le grand tronc de chemin de fer est et ouest exigeaient les accommodements à Montréal, ultérieurement résolus et poursuivis, de l'étendue décrite, qui sont suffisants tels que maintenant établis jusqu'à ce que le pont soit terminé; il deviendra sans doute alors nécessaire d'ériger une gare indépendante pour les voyageurs tel que résolu primitivement, quoique peut-être de dimensions bien plus grandes et d'une nature semblable à celle qui a été dernièrement construite à Portland,—gare qui, de l'étendue nécessaire, pourra coûter environ £30,000. Les ateliers de réparations et de confection de matériel nouveau ont été amplement munis et pourvus de toutes les machines et outils nécessaires pour poursuivre les travaux de l'établissement, à une dépense de £18,936 5s. 10d. tel qu'il appert par le compte marqué B.

A l'époque où le contrat fut fait, il ne fut pris de disposions que pour la construction à Montréal d'un établissement suffisant pour les besoins de la section entre Montréal et Toronto, 333 milles. Le coût de cet établissement était évalué

à £45,000 sterling, et cette somme peut être considérée comme une allocation libérale pour le but proposé.

La fusion subséquente des diverses sections du grand tronc de chemin de fer devant être unies par le pont Victoria à Montréal, fait voir la convenance d'un nouvel arrangement de ces ouvrages, afin d'avoir un établissement d'une étendue suffisante pour rencontrer les exigences de réparations et de construction du matériel roulant pour 900 milles de chemin de fer: de là la dépense apparemment considérable sous ce chef.

En sus de ceci une nouvelle dépense d'une nature très importante qui se rattache au transport des marchandises en bloc sur le St. Laurent, a été encourue par la construction d'un quai d'une étendue considérable en eau profonde au-dessous du pont, qui communiquera par voie ferrée avec la station de la Pointe St. Charles jusqu'à ce que le pont Victoria soit terminé, ce qui dépendra entièrement de la somme fournie pour son exécution.

Cette liaison avec le fleuve est nécessaire pour transporter le trafic du chemin de fer en marchandises sans déchargement, seul moyen par lequel on peut s'assurer du commerce de l'ouest à des prix qui justifieraient le choix de la route du grand tronc.

Le coût de cet ouvrage, tel qu'il appert par le compte marqué C, est de £17,673 10s. 1d.

Ce quai est maintenant terminé et prêt à servir à l'ouverture de la navigation au printemps, et pour l'avenir il permettra aux vaisseaux océaniques de venir à côté du chemin de fer et de décharger leurs cargaisons dans les chars pour le transport vers l'ouest.

Sa construction est semblable à celle généralement adoptée en ce pays pour les quais, et correspond à l'esplanade de Toronto. Sous le rapport du coût, il est au moins de 20 pour cent plus bas que celui payé pour les travaux de l'esplanade par la cité de Toronto, et sous ce rapport il ne peut être regardé autrement que comme ayant été obtenu à bon marché.

Le compte suivant de quelque importance provient des moyens très insuffisants pourvus par le contrat relativement aux gares d'évitement, qui étaient limitées à trois pour cent seulement sur le nombre de milles; cette proportion a été élevée à au moins dix pour cent comme la moindre quantité possible nécessaire pour les besoins les plus ordinaires; et je puis prendre cette occasion d'ajouter que d'ici à trois ans il deviendra nécessaire d'en faire encore cinq ou six pour cent, ce qui formera près de 20 milles de voie supplémentaire. L'excédant déjà pourvu sous ce chef, s'élève à la somme de £125,353, comme par compte D, et comprend non seulement les voies de garage additionnelles, jugées nécessaires aux stations du chemin, celle de Montréal seule s'élevant à six milles additionnels, mais aussi les embranchements dans les diverses sablières le long de la ligne, ainsi que le chaînon de liai on avec le chemin de fer d'Ottawa près de Prescott et Mile, le prolongement jusqu'à la place du marché à Toronto, et aussi la ligne d'embranchement à Lyn Mills, de trois quarts de mille de long.

Des cartes de toutes les stations sont préparées, montrant l'étendue et l'arrangement des voies de garage telles qu'elles sont maintenant et dont l'étendue a été établie et vérifiée par les ingénieurs résidents des districts respectifs.

L'item suivant de dépenses déjà encourues au-delà des obligations du contrat a rapport à la maçonnerie des ponts; les fondations de tous ces travaux devaient être amenées jusqu'à la surface de l'eau ou à la surface du terrain, suivant le cas, d'une largeur suffisante pour une double voie.

Cela a été fait, et de plus j'ai ordonné que les culées de tous les ponts fussent immédiatement finies jusqu'au haut, parce que préparer les fondations seulement de ces parties d'un pont mettrait, lorsqu'il faudrait les construire jusqu'au haut, le chemin de fer en danger quand les remblais seraient attaqués, comme ce doit être le cas chaque fois qu'une culée doit soutenir un remblai.

Pour obvier à cela, je les fis construire immédiatement à la hauteur nécessaire ; et j'ai répondu pour le paiement en conséquence, comme excédant les dispositions du contrat.

La convenance d'en agir ainsi retombe sans doute sur moi ; et je suis convaincu que personne en état d'apprécier l'objet atteint ne la révoquera en doute. Le montant du compte est de £18,552 10s, comme par état E.

Le compte suivant est celui des stations du chemin, marqué F, montrant un excédant sous ce chef de £28,994 sterling.

On se rappellera que dans mon rapport au bureau de Londres, (21 février 1855,) je suggérai qu'afin de répondre à la demande croissante de stations, il nous fût permis de construire celles énumérées dans le contrat d'une manière moins dispendieuse en substituant des stations en bois au lieu de pierre et de brique, et par là tâcher autant que possible de couvrir les frais de l'augmentation requise, par l'économie ainsi recommandée. Cependant l'idée de substituer le bois à la pierre ou à la brique souleva dans le temps une telle clameur dans le pays généralement, à laquelle se joignirent les représentants en parlement, qu'il fallut se soumettre en grande partie à la demande de stations en brique et en pierre, et la conséquence est qu'au lieu de pouvoir couvrir les frais des stations supplémentaires érigées, par la substitution de matériaux moins dispendieux, le compte marqué F montre un excédant sous ce chef de £28,994 sterling, comme il est dit plus haut.

Le compte marqué G qui s'élève à £5,192 15s. 0d. a été encouru en conséquence d'une demande faite par le bureau des travaux publics pour des améliorations à Ste. Anne, se rattachant à la navigation, sur lesquelles il insista que la compagnie les fit en cet endroit. En conséquence cette dépense ne pouvait être évitée.

Le compte suivant marqué H, en est un qui en tout s'élèvera à £10,220 11s. sterling, et est pour le prolongement de la ligne depuis la station du Don à Toronto jusqu'au point où elle se réunit à l'extrémité est de l'esplanade entre la rue East et la rue Berkeley, une distance de 800 verges. Les travaux de remblai et de charpente nécessaires à ce prolongement sont considérables, s'étendant sur près d'un demi mille, dont le prix est établi sur la même échelle que celui payé par la cité de Toronto pour des travaux semblables dans la construction de l'esplanade.

Ces travaux sont maintenant en voie de progrès, mais pas tout à fait terminés. Une somme de £3,287 16s. 5d. a été payée en à-compte en juillet dernier ; le reste devra être certifié lorsque l'ouvrage sera terminé.

Le contrat pourvoit à des remises de locomotives seulement à Montréal, Kingston et Toronto. Cependant il est devenu absolument nécessaire que de petites remises de locomotives fussent construites à des distances plus rapprochées, et il en a été établi à Cornwall, Brockville, Belleville et Cobourg, tel qu'il appert au compte marqué I, qui s'élève à £19,000.

Le sommaire de ces états se trouve comme suit :

| | | | |
|---|---|---|---|
| Prix du contrat, Montréal et Toronto..... | £3,000,000 | 0 | 0 |
| Compte marqué A. bâtiments de station à Montréal..... | 47,497 | 7 | 0 |
| B. Outils pour ateliers des machines..... .. | 18,936 | 5 | 10 |
| C. Quai d'embarquement au pont Victoria..... | 17,673 | 10 | 1 |
| D. Augmentation des gares d'évitement..... | 125,353 | 0 | 0 |
| E. Maçonnerie des culées de ponts..... .. | 18,552 | 10 | 0 |
| F. Stations intermédiaires, nombre augmenté..... | 28,994 | 0 | 0 |
| G. Quai à Ste. Anne, par ordre du bureau des travaux..... | 5,192 | 15 | 0 |
| H. Prolongement de la ligne à Toronto pour la réunir à l'Esplanade..... ..... | 10,220 | 11 | 0 |
| I. Remises de locomotives additionnelles..... | 19,000 | 0 | 0 |
| | £3,291,419 | 18 | 11 |

Ca.

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Montant retenu pour terminer le ballastage, Gananoque à Kingston..... | £3,000 | 0 | 0 | | | |
| Montant retenu pour la proportion de la station de Toronto..... | 6,000 | 0 | 0 | | | |
| Montant encore à certifier sur le prolongement à Toronto..... | 6,932 | 17 | 7 | | | |
| | | | | 15,932 | 17 | 7 |
| Montant des comptes certifiés jusqu'à cette date..... | | | | £3,275,487 | 1 | 4 |

Ces résultats montrent un excédant d'environ 9½ pour cent sur l'estimation du coût de 333 milles de chemin de fer, expliqué d'une manière satisfaisante en huit items de dépenses ; et lorsque l'on considère qu'ils embrassent un établissement à Montréal adapté aux besoins d'environ 900 milles de chemin de fer, pourvu de tous les outils nécessaires pour poursuivre les réparations et la construction de nouveau matériel roulant de toute sorte,—une quantité additionnelle de gares d'évitement, équivalente à 8 pour cent au-delà de la quantité limitée prescrite par le contrat,—un quai de débarquement à Montréal de grandes dimensions, pour faciliter le transport des marchandises en bloc d'un côté à l'autre de la rivière jusqu'à ce que le pont soit terminé,—ainsi que treize stations intermédiaires, comprenant quatre remises de locomotives additionnelles, où il n'avait pas été pris de mesures pour en établir,—je crois que ces avantages obtenus sont parfaitement à la hauteur du coût et de l'efficacité de la ligne, et indispensables même à cette première époque de son exploitation.

J'ai déjà parlé de la possibilité ultérieure d'un déboursé nécessaire pour des gares d'évitement qui seront indispensables pour répondre à l'accroissement du trafic que nous avons toute raison d'attendre, et que l'on ne doit pas perdre de vue, ainsi que d'une augmentation du materiel roulant, dont l'expérience de tous les jours démontre la nécessité. Cela est de la dernière importance. Les difficultés que l'on éprouve déjà à transporter les marchandises qui s'offrent à Toronto, à moins qu'on n'y remédie promptement, militeront contre la réputation et l'efficacité de la ligne d'une manière qui nuira pour toujours à sa prospérité.

Le surintendant des locomotives devrait être immédiatement autorisé à pourvoir la ligne de machines locomotives additionnelles. Il a d'amples moyens de le faire et d'en activer la construction à l'établissement de la Pointe St. Charles. Par de prompts arrangements, avec ces objets en vue, il pourra répondre aux exigences croissantes de la ligne. Il fait maintenant construire une quantité limitée de matériel additionnel en chars couverts, en vertu d'instructions du comité des finances.

Il est un point d'une grande importance pour l'économie nécessaire de l'exploitation future, dans la réparation du matériel actuel ainsi que dans la construction de nouveau matériel, et c'est relativement aux roues.

Dans le nouvel édifice de la Pointe St. Charles, il a été fait des dispositions pour y établir une fonderie de 68 par 40 pieds Ce département devrait être immédiatement pourvu de l'outillage nécessaire pour poursuivre cette importante branche d'affaires. Sur les roues seules il en résulterait une économie de plusieurs mille louis par année, et l'on obvierait immédiatement aux difficultés éprouvées jusqu'ici à se procurer les articles convenables de l'espèce voulue.

C'est un point dont on devrait s'occuper immédiatement ; et, sous la direction du surintendant des locomotives, on adopterait une uniformité de dessin ou de patron, et l'on ferait une grande économie annuelle.

Le métal brisé serait refondu dans les usines de la compagnie ; l'on éviterait par là les frais et le trouble du transport, et l'on épargnerait tout sacrifice de vente à d'autres fabricants.

Le remplacement des rails endommagés ou brisés est un item de dépenses se rattachant à l'entretien du chemin qui augmentera annuellement, et qui, sur 940 milles de chemin, dans le cours de quelques années, s'élèvera à une somme considérable.

A présent, il n'y a sur les sections récemment ouvertes que peu à faire sous ce rapport, à part de ce que produit la sévérité du froid; ceci a lieu dans la proportion d'environ un rail par mille de chemin durant la saison d'hiver, ou de 1 sur 500, ce qui ne s'élève à rien de grave.

Les parties de la section est qui ont été en exploitation depuis six ou sept ans présentent un résultat différent, et le renouvellement sur la ligne de Portland s'élève déjà à 500 tonneaux par année, dans la proportion de 1 sur 30, en sorte que sur 150 milles compris dans cette section, 5 milles de rails devront être remplacés annuellement. Jusqu'à un certain point cela peut être attribué à la qualité inférieure du fer, mais la cause principale de cette détérioration prématurée est due à l'insuffisance de la perfection du chemin à son commencement, ayant été ouvert pendant quelques années alors qu'il n'était encore que partiellement ballasté. Les rails furent nécessairement très endommagés, tordus et brisés. Des causes semblables ont produit de semblables résultats sur la ligne du St. Laurent et de l'Atlantique (Longueuil à Island Pond), quoiqu'en moindre proportion. Cependant le renouvellement sur cette section a été considérable, s'élevant à la proportion d'environ 1 sur 50. Les renouvellemens requis sur la section de Portland ont, durant les deux dernières années, été opérés économiquement; un arrangement a été fait avec un fabricant à Boston pour laminer de nouveau nos vieux rails à raison de £5 par tonneau, fournissant un tonneau de rails neufs pour chaque tonneau de vieux envoyé à l'usine.

Le coût du transport de Portland et retour, y compris tous les frais, est de 10s. stg. par tonneau; en sorte que pour £5 10s. stg par ton. nos rails sont renouvelés.

Je ne pense pas que pour le moment nous puissions améliorer cet arrangement pour ce qui regarde la partie de la ligne des Etats-Unis. C'est donc de la partie canadienne de la ligne (environ 750 milles) dont nous devons nous occuper et pour laquelle il faut prendre les dispositions nécessaires pour les exigences de cette importante partie des dépenses. Il n'y a à présent aucun établissement existant en Canada où cet ouvrage pourrait être fait, et en vue des besoins croissans du chemin de fer sous ce rapport, lorsque, pour le renouvellement ordinaire de l'usage de 750 milles de chemin de fer, il faudra un laminage de 60 tonneaux par semaine, égal à 3000 tonneaux par année: (en estimant à 25 ans la durée d'un rail) il est nécessaire d'établir ce qu'il faut pour suivre cette branche du service.

Une usine de laminage d'une étendue médiocre, qui pourrait livrer cent tonneaux par semaine s'il était nécessaire, effectuerait, entre les mains de la compagnie, une économie de £15,000 par année.

La localité la plus convenable pour cette fin, sous tous les rapports, est la Pointe St. Charles, et cette usine devrait être établie aussitôt que possible; le coût n'en excèderait pas le montant de l'économie d'une année, d'après l'estimation ci-dessus.

Il est un autre item de dépenses dont j'ai encore à parler. Quoique d'une moindre conséquence que tous ceux déjà mentionnés, il est cependant d'une importance suffisante pour justifier la compagnie de faire elle-même son gaz pour l'établissement de la Pointe St. Charles, où il faudra bientôt de cinq à sept cents lumières durant la saison d'hiver.

Le prix de cet article à Montréal est exorbitant, 12s. stg par mille pieds. Je suis certain qu'il peut être produit, en allouant une rémunération suffisante pour les deboursés nécessaires, à 40 pour cent au-dessous de ce prix, en y comprenant tous les frais de production, qu'un déboursé de £4000 couvrirait amplement.

Il a été pris des arrangements pour les réparations de la voie permanente—item important des dépenses courantes—sur toutes les lignes en exploitation de Portland à Stratford, et aussi de St. Thomas à Richmond, à des conditions que

je considère comme très raisonnables, pour trois ans, en huit contrats dont la moyenne est de

| | | | |
|---|---|---|---|
| £97 | 5 | 0 | courant par mille pour la première année, |
| 93 | 15 | 0 | " " " seconde " |
| 93 | 5 | 0 | " " " troisième " |

La longueur totale ainsi sous contrat est de 856 milles. Les personnes engagées sont toutes expérimentées en travaux de chemins de fer et bien adaptées à leurs divisions respectives.

Les contrats ont été préparés par M. Doucet, le notaire, de Montréal, et les devis y sont attachés.

En faisant rapport sur la section occidentale de Toronto à Ste. Marie, j'y annexe un rapport très complet et le compte qui l'accompagne préparés conformément à mes instructions par M. Walter Shanly, qui est chargé de cette division depuis son commencement.

Les observations que j'ai déjà faites relativement aux gares d'évitement et aux ponts et culées supplémentaires, s'appliquent également à la section occidentale, dont les détails sont amplement exposés dans les états de M. Shanly, dont voici un aperçu :

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Estimation du contrat, Toronto à Ste. Marie, 97¼ milles.. ..... | | | | £961252 | |
| Matériel roulant de surplus étant celui dû à la section de Ste. Marie à Sarnia en plein en vertu de tout le contrat..... | | | | 58080 | |
| Gares d'evitement de surplus, 6 9/16 milles..... | | | | 32775 | |
| Stations supplémentaires..... | | | | 39780 | |
| Culées de ponts..... | | | | 26000 | |
| Divers comme par rapport..... ..... | | | | 4170 | |
| | | | | £1122057 | |
| Contre lequel j'ai déduit une demie pour la gare des voyageurs à Toronto ..... | | | | | |
| Frais dus par cette section..... | £6000 | 0 | 0 | | |
| Pour ouvrage incomplet, par rapport, à Stratford.. | 4000 | 0 | 0 | | |
| Do. de Stratford à Ste. Marie différé jusqu'à l'achèvement de l'extension ouest par la compagnie. | 12080 | 0 | 0 | | |
| | | | | 22080 | 0 0 |
| | | | | £1099977 | 0 0 |
| De ce montant il a été certifié au 1er juillet dernier la somme de. | | | | 1084508 | 9 6 |
| Laissant une balance que j'ai encore a certifier ..... | | | | £ 15468 | 10 6 |

Lorsqu'il fut décidé de suspendre la construction des travaux à l'ouest de Ste. Marie, il devint nécessaire de définir la quantité et la valeur relatives des travaux à faire sur la section dont on poursuivrait la construction.

On trouva qu'elle s'élevait à la valeur de bien près de £10,000 par mille, laissant à peine £6000 par mille pour le restant. Les travaux sur la partie suspendue étant très minimes, et ne comprenant qu'un seul pont d'une petite dimension, expliquent cette différence.

Le matériel roulant dû à la partie Ouest, et évalué à £750 par mille, fut ajouté à celui de la partie Est, portant les frais de la partie construite à une somme qui semble extravagante, lorsqu'en réalité, pour le travail fait et le matériel fourni, la forte proportion seulement due à cette section a été mise en ligne de compte et allouée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
votre obéissant serviteur,
(Signé,) A. M. ROSS,
Ingénieur en chef.

*Appendice au Rapport d'A. M. Ross, écuyer.*

A

## GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

### DIVISION DE MONTRÉAL.

**Dépenses à la station de la Pointe St. Charles, estimées dans le contrat comme s'élevant à £45,000.**

| | | £ s. d. | £ s. d. |
|---|---|---|---|
| 1856. Novembre. | Atelier de construction et de bouilloires | ..... | 17,495 5 5 |
| | Atelier d'appareils et de tournage, fondations pour les machines, posage do | 6,256 19 9 | |
| | Arbres moteurs d'engin de 30 chevaux | 3,361 3 0 | |
| | | | 9,613 0 9 |
| | Forge et provisions | 6,266 19 5 | |
| | Appareils et provisions de forge en 1855 | 443 1 1 | |
| | Posage d'engin stationnaire, faire des foyers de forge, tuyères, etc | 2,242 7 9 | |
| | | | 8,952 8 3 |
| | Atelier des chars | 7,209 0 0 | |
| | Outils et machines do | 2,967 2 4 | |
| | | | 10,176 2 4 |
| | Pompe à feu complète | ..... | 398 0 0 |
| | Engin d'atelier de peinture | ..... | 3,588 0 0 |
| | Atelier de peinturage des chars | ..... | 1,985 10 6 |
| | Remise de locomotives No. 1 | ..... | 8,204 1 4 |
| | Remise de locomotives No. 2 | ..... | 8,204 1 4 |
| | Gare des marchandises et voyageurs, y compris les plate-formes, etc | ..... | 7,349 14 9 |
| | Hangar à bois | ..... | 1,266 10 8 |
| | Remise des chars | ..... | 1,041 6 8 |
| | Approvisionnement d'eau | ..... | 1,495 9 7 |
| | Egouttage | ..... | 3,127 15 9 |
| | Chemins de niveau aux terrains des stations | ..... | 6,857 14 11 |
| | Atelier-hôpital pour réparations aux chars avec voie accessoire et plate-forme | 1,500 0 0 | |
| | Clôture autour des ateliers au sud de la ligne | 487 10 0 | |
| | Magasin de fer | 421 11 7 | |
| | Magasin pour rebuts, huile, graisse | 328 1 2 | |
| | | | 2,737 2 0 |
| | | | 92,497 7 0 |
| | Cr. | | |
| | Par montant compris dans le contrat primitif | 45,000 0 0 | |
| | Par certificat, février 1856 | 13,912 6 5 | |
| | " Mai | 4,000 0 0 | |
| | " Septembre | 5,930 18 6 | |
| | " " | 4,000 0 0 | |
| | " Octobre | 5,000 0 0 | |
| | " " | 2,000 0 0 | |
| | | | 79,843 4 11 |
| | | | 12,654 2 1 |

B

## GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

DIVISION DE MONTRÉAL.

**Certificat des engins stationnaires, machines et outils fournis et fixés dans les ateliers permanents—Station de Montréal.**

| | | £ s. d. |
|---|---|---|
| 1856. Novembre. | A montant comme par détails | 18,936 5 10 |
| 1856. 1 Janvier. | Cr. Par montant de certificat | 12,000 0 0 |
| | Certifié, 20 décembre 1856 | 6,936 5 10 |

C.

## GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

DIVISION DE MONTRÉAL.

**Certificats des travaux supplémentaires dans la construction d'un quai à marchandises à la culée nord du pont Victoria, Montréal.**

| | £ s. d. | £ s. d. |
|---|---|---|
| 159,474 pieds linéaires de bois plat et carré en caissons, y compris les matériaux, la main-d'œuvre et les rebuts, à 9d | 5,980 5 6 | |
| 84,826 pieds en superficie de planchéiage en pin et orme, matériaux, main-d'œuvre et rebuts, 4d. | 1,413 15 4 | |
| 244 lbs. de chevilles enfoncées dans le roc, 4s. | 48 16 0 | |
| 3,537 pieds cubes d'orme, matériaux, main-d'œuvre et rebuts, 1s. 3d. | 221 1 3 | |
| 11,091 verges cubes de pierre pour remplir les caissons, 8s. | 4,436 8 0 | |
| 48,627 lbs. de fer en organaux, cornières, banquettes, etc., 4d. | 810 9 0 | |
| 57,153 verges cubes de terrassement pour remplir les caissons et en remblais au quai, 1s. 8d. | 4,762 15 0 | |
| | 17,673 10 1 | |
| Cr. Par montant du certificat précédent | 11,000 0 0 | |
| Sterling | | 6,673 10 1 |

D.

## GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

DIVISION DE TORONTO.

Extrait total de gares d'évitement.

| | | £ s. d. | £ s. d. |
|---|---|---|---|
| | Division de Montréal | 62,849 0 0 | |
| | Division de Kingston | 21,565 0 0 | |
| | Division de Toronto | 40,939 0 0 | |
| | Total | | 125,253 0 0 |
| 1856. 1 Janvier. | Cr. Par montant de certificats. Certificats pour | 41,182 10 0 | |
| | | 5,000 0 0 | |
| | | | 46,182 10 0 |
| | Montant du présent certificat.....Sterling | | 79,170 10 0 |

# E.

## GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

### SECTION DE MONTRÉAL ET TORONTO.

### Travaux additionnels sur doubles culées aux ponts.

| | £ s. d. | £ s. d. |
|---|---|---|
| Ponts sur le canal d'alimentation, Montréal— | | |
| Maçonnerie | 165 0 0 | |
| Remblais | 32 10 0 | |
| | | 196 10 0 |
| Pont de Ste. Anne— | | |
| Maçonnerie | 1,162 0 0 | |
| Remblais | 888 15 0 | |
| | | 2,050 15 0 |
| Pont de Vaudreuil— | | |
| Maçonnerie | 648 0 0 | |
| Remblais | 89 18 6 | |
| | | 737 18 6 |
| Rivière Rouge— | | |
| Maçonnerie | 395 0 0 | |
| Remblais | 70 2 6 | |
| | | 465 2 6 |
| Rivière à Delisle— | | |
| Maçonnerie | 205 0 0 | |
| Remblais | 15 16 6 | |
| | | 220 16 6 |
| Rivière Beaud— | | |
| Maçonnerie | 245 0 0 | |
| Remblais | 98 5 0 | |
| | | 343 5 0 |
| Crique de Wood— | | |
| Maçonnerie | 95 10 0 | |
| Remblais | 26 12 6 | |
| | | 122 2 6 |
| Crique Sutherland— | | |
| Maçonnerie | 82 10 0 | |
| Remblais | 11 2 0 | |
| | | 93 12 0 |
| Rivière Noire— | | |
| Maçonnerie | 237 10 0 | |
| Remblais | 30 13 6 | |
| | | 268 3 6 |
| Crique de Hoople— | | |
| Bois, fer et maçonnerie | 1,097 10 0 | |
| Remblais | 347 9 0 | |
| | | 1,444 19 0 |
| Souterrains de Matilda— | | |
| Maçonnerie | 69 5 0 | |
| Remblais | 78 16 6 | |
| | | 148 1 6 |
| Chemin de fer de Bytown et Prescott— | | |
| Maçonnerie | ..... | 365 0 0 |
| Pont de la crique de Hubbles— | | |
| Maçonnerie | 374 10 0 | |
| Remblais | 195 0 0 | |
| | | 569 10 0 |
| Porté l'autre part | ..... | 7,025 16 0 |

Travaux additionnels sur doubles culées aux ponts.—*Continué.*

| | | £ s. d. | £ s. d. |
|---|---|---|---|
| | Rapporté | | 7,025 16 0 |
| | Pont de la crique de Lyn— | | |
| | Maçonnerie | 157 10 0 | |
| | Remblais | 46 13 0 | |
| | | | 204 3 0 |
| | Pont de Yonge Mills— | | |
| | Maçonnerie | 94 10 0 | |
| | Remblais | 99 19 6 | |
| | | | 194 9 6 |
| | Pont de Vanston's Pond— | | |
| | Maçonnerie | 112 0 0 | |
| | Remblais | 50 0 6 | |
| | | | 162 0 6 |
| | Pont de Gananoque— | | |
| | Maçonnerie | 525 0 0 | |
| | Remblais | 174 19 6 | |
| | | | 699 19 6 |
| | Canal Rideau— | | |
| | Maçonnerie | 590 0 0 | |
| | Remblais | 560 0 0 | |
| | | | 1,150 0 0 |
| | Crique de McGinn— | | |
| | Maçonnerie | 160 0 0 | |
| | Remblais | 60 10 6 | |
| | | | 220 10 6 |
| | Rivière au Saumon— | | |
| | Maçonnerie | 1,202 10 0 | |
| | Remblais | 400 0 0 | |
| | | | 1,602 10 0 |
| | Rivière Moira— | | |
| | Maçonnerie | 1,380 0 0 | |
| | Remblais | 60 0 0 | |
| | | | 1,440 0 0 |
| | Rivière Trent— | | |
| | Maçonnerie | 1,050 0 0 | |
| | Remblais | 83 17 0 | |
| | | | 1,133 17 0 |
| | Pont de la rivière Don | 750 0 0 | |
| | Pont de la crique de Highland | 1,630 0 0 | |
| | Crique Rouge | 1,246 5 0 | |
| | Crique du vieux moulin à scie | 132 10 0 | |
| | Crique de Duffin | 480 0 0 | |
| | Crique d'Oshawa | 480 0 0 | |
| | | | 4,718 15 0 |
| | Total | | 18,552 1 0 |
| 1856. | Cr. Par certificats. | | |
| 1 Janvier. | Certificat | 6,456 0 0 | |
| 1 Juin. | Do. | 4,718 15 0 | |
| 1 Juillet. | Do. | 5,546 17 6 | |
| 1 Décembre. | Do. | 1,830 2 6 | |
| | | | 18,552 1 0 |

*Montréal*, 20 *décembre* 1856.

## AU SECRÉTAIRE DE LA COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

Je certifie que la somme de vingt-huit mille neuf cent quatre-vingt-quatorze livres sterling est due aux entrepreneurs, MM. Jackson, Peto, Brassey et Betts, pour stations supplémentaires fournies sur la section de Montréal à Toronto du grand tronc de chemin de fer du Canada.

(Signé,) ALEX. M. ROSS,
Ingénieur.

£28,994 sterling. *Voir* compte détaillé.

---

## F.

## GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER

MONTRÉAL ET TORONTO.

Etat montrant les bâtiments des stations entrepris et fournis.

| NOM DE LA STATION. | Contrat. | Fourni. | Excédant. | Déficit. |
|---|---|---|---|---|
| Bonnets Bleus—maison de garde, trottoir et cottage | 750 | 230 | ..... | 520 |
| Pointe Claire—station et habitation | 750 | 500 | ..... | 250 |
| Ste. Anne—station et habitation | 750 | 500 | ..... | 250 |
| Vaudreuil—habitation et entrepôt attaché, deux réservoirs, chemins sablés, siphon, tuyau à la rivière, appareil de chauffage | ..... | 1,351 | 1,351 | |
| Cèdres—maison de garde et trottoir | 750 | 130 | ..... | 620 |
| Côteau—habitation et entrepôt attaché | 750 | 700 | ..... | 50 |
| Beaudette—maison de garde et trottoir | ..... | 140 | 140 | |
| Lancaster—comme par contrat | | | | |
| Chemin de Grant—maison de garde et trottoir | 750 | 130 | ..... | 620 |
| Moulinette—maison de garde et trottoir | ..... | 147 | 147 | |
| Dickenson's Landing—station, habitation et entrepôt attaché | 750 | 700 | ..... | 50 |
| Aultsville—maison de garde et trottoir | ..... | 102 | 102 | |
| Williamsburg—suivant le contrat. | | | | |
| Matilda—suivant le contrat. | | | | |
| Edwardsburgh—station, habitation et entrepôt attaché | 750 | 700 | ..... | 50 |
| Jonction de Prescott—y compris salle de rafraîchissement, glissoires et escaliers des baggages | ..... | 900 | 900 | |
| Prescott—suivant le contrat, excepté les bâtiments pour le chef de station | 300 | ..... | ..... | 300 |
| Maitland | ..... | 721 | 721 | |
| Brockville—suivant le contrat, excepté l'habitation | 300 | ..... | ..... | 300 |
| Lynn | 750 | 700 | ..... | 50 |
| Mullory Town—y compris entrepôt, réservoir, hangar à bois, terrain, etc. | ..... | 1,599 | 1,599 | |
| Lansdowne | 750 | 700 | ..... | 50 |
| Gananoque—suivant le contrat. | | | | |
| Moulins de Kingston—y compris le terrain, clôture, réservoir, puits profond, pompe, etc. | ..... | 1,027 | 1,027 | |
| Porté l'autre part | ..... | ..... | 5,987 | 3,110 |

**Etat montrant les bâtiments de stations entrepris et fournis.—(*Continuation.*)**

| NOM DE LA STATION. | Contrat. | Fourni. | Excédant. | Déficit. |
|---|---|---|---|---|
| Rapporté..... | ..... | ..... | 5,987 | 3,110 |
| Kingston—suivant le contrat, salle de rafraîchissement. | ..... | 3,245 | 3,245 | |
| Engin pour pomper l'eau, y compris le tuyau de la remise de locomotive, déblai et droit de passage, etc. | ..... | 850 | 850 | |
| Baie Collins—y compris le clôturage du terrain et les terrassements ..... | ..... | 744 | 744 | |
| Ernestown—suivant le contrat, cours d'eau, réservoir... | ..... | 351 | 351 | |
| Napanee—suivant le contrat, engin pour pomper l'eau, y compris remise de locomotive, tuyau, excavation, etc..... | ..... | 1,180 | 1,180 | |
| Tyondonoga—y compris clôturage de terrain, réservoir et puits ..... | ..... | 1,054 | 1,054 | |
| Shannonville—suivant le contrat. | | | | |
| Belleville—suivant le contrat, excepté l'habitation..... | 300 | ..... | ..... | 30 |
| Y compris tuyau de remise de locomotives, excavation. | ..... | 1,490 | 1,490 | |
| Trenton—suivant le contrat. | | | | |
| Brighton—suivant le contrat. | | | | |
| Colborne—suivant le contrat..... | | | | |
| Grafton..... | 750 | 500 | ..... | 250 |
| Cobourg—salle de rafraîchissement au lieu d'habitation suivant le contrat. | | | | |
| Port Hope—peut être changé suivant le contrat. | | | | |
| Port Britain—signal fixe et habitation, réservoir et terrain..... | ..... | 1,378 | 1,378 | |
| Newtonville—signal fixe, habitation, réservoir et terrain ..... | ..... | 1,057 | 1,057 | |
| Newcastle..... | 750 | 500 | ..... | 250 |
| Bowmanville—peut être changé suivant le contrat. | | | | |
| Oshawa—signal fixe, habitation, réservoir, terrain, etc. | ... | 1,150 | 1,150 | |
| Whitby—peut être changé suivant le contrat. | | | | |
| Crique de Duffin ..... | 750 | 500 | ..... | 250 |
| Baie des Français—station, habitation, terrain, etc..... | ..... | 1,216 | 1,216 | |
| Port Union..... | 750 | 500 | ..... | 250 |
| Chemin de Markham..... | 750 | 500 | ..... | 250 |
| York Est—station, habitation, terrain, etc..... | ..... | 624 | 624 | |
| Station du Don—y compris la bâtisse de Buck pour bureaux, trottoirs, réservoirs, hangar à bois, et bâtiments pour les émigrants..... | ..... | 2,000 | 2,000 | |
| Le contrat pourvoit à 15 entrepôts de marchandises, 32 ont été construits indépendamment des stations; longueur additionnelle, 620 pieds..... | ..... | 6,200 | 6,200 | |
| Déblais, remblais et approches aux do..... | ..... | 5,128 | 5,128 | |
| | | | 33,654 | 4,660 |
| | | | 4,660 | |
| Montant chargé en surplus ..... | ..... | ..... | 28,994 | |

*Montréal*, 20 *Décembre* 1856.

## AU SECRETAIRE DE LA COMPAGNIE DU GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

Je certifie que la somme de soixante-dix-neuf mille cent soixante-dix livres dix chelins sterling, est due aux entrepreneurs, MM. Jackson, Peto, Brassey et Betts, pour gares d'évitement supplémentaires faites sur la section de Montréal à Toronto du grand tronc de chemin de fer du Canada.

(Signé) ALEX. M. ROSS,
Ingénieur.

£79,170 10s.

---

## GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

### DIVISION DE MONTRÉAL.

Certificat [illegible] gares d'évitement supplémentaires entre Montréal et les Moulins de Kingston, 168 milles.

| | | Pieds. | | £ s. d. |
|---|---|---|---|---|
| 1856. Nov. | Montréal. | | | |
| | Gares d'évitement au sud de la ligne princip. | 2,830 | | |
| | " " " " | 2,760 | | |
| | " nord " " | 2,200 | | |
| | " " " " | 2,170 | | |
| | Croisement des chemins { 600 215 / 350 200 } | 1,365 | | |
| | Chemin a l'atelier des chars { 400 140 / 250 140 } | 930 | | |
| | A l'atelier de construction | 2,200 | | |
| | Voie accessoire | 210 | | |
| | De l'atelier d'appareils et tournage aux forges | 270 | | |
| | Aux remises de locomotives | 1,150 | | |
| | Do. do. | 1,395 | | |
| | Do. do. { 8–70 560 / 16–50 800 } | 1,360 | | |
| | Au quai du traversier, etc., culée mesurée au commencement des caissons | 1,600 | | |
| | De la voie principale aux garages des hôpitaux | 900 | | |
| | | | 21,340 | |
| | Pointe Claire | 4,143 | | |
| | Ste. Anne | 1,244 | | |
| | Vaudreuil | 1,145 | | |
| | Cèdres | 1,000 | | |
| | Côteau Landing | 1,494 | | |
| | Lancaster | 1,928 | | |
| | Cornwall | 3,513 | | |
| | Dickenson's Landing | 1,266 | | |
| | Morrisburg | 2,133 | | |
| | Matilda | 1,758 | | |
| | Edwardsburg | 1,315 | | |
| | Porté l'autre part | 20,939 | 21,340 | |

Certificats des gares d'évitement supplémentaires entre Montréal et les Moulins de Kingston—*Continué.*

| | | | | £ s. d. |
|---|---|---|---|---|
| | | Pieds. | | |
| | Rapporté | 20,939 | 21,340 | |
| | Jonction de Prescott | 4,830 | | |
| | Prescott | 2,068 | | |
| | Maitland | 1,342 | | |
| | Brockville | 5,555 | | |
| | Lyn | 1,163 | | |
| | Moulins de Yonge | 582 | | |
| | Mullorytown | 1,173 | | |
| | Lansdowne | 1,836 | | |
| | Gananoque | 2,489 | | |
| | Chantier de Galway | 618 | | |
| | | | 42,595 | |
| | | | 63,935 | |
| | Egal à | 12.11 milles. | | |
| | Déduire 3 pour cent sur 168 milles | 5.04 " | | |
| | | 7.07 milles. à £4,750 livres. | | 33,582 10 0 |
| | Dépôts de Ballast. | Pieds. | | |
| | Tanneries 2119 | | | |
| | Pelouse des tanneries 2785 | | | |
| | | 4,904 | | |
| | Beaudette | 2,820 | | |
| | Moulinette | 3,295 | | |
| | Prescott | 1,862 | | |
| | Lyn et Branche | 8,419 | | |
| | | | 21,300 | |
| | Egal à | 4.054 milles. à £4,750 par m. | | 19,161 10 0 |
| | Garages à la station de Montréal, non ballastés | | | |
| | De l'arrière de l'atelier au bassin du canal | 3,700 | | |
| | Garage de l'hôpital | 920 | | |
| | Branche au quai du canal | 1,500 | | |
| | Garage au do. 750 | | | |
| | 470 | | | |
| | 330 | | | |
| | 120 | | | |
| | 260 | | | |
| | | 1,930 | | |
| | Du garage des marchandises au canal | 2,230 | | |
| | De l'arrière de l'atelier au transit | 1,600 | | |
| | A la voie accessoire (traveller) de l'atelier des chars | 200 | | |
| | | | 12,080 | |
| | Egal à milles | 2.29 à £4,000. | | 9,160 0 0 |
| | Garages en bois, rails légers et sans ballast | | | |
| | Pointe Claire | 210 | | |
| | Vaudreuil | 210 | | |
| | Côteau | 210 | | |
| | Lancaster | 174 | | |
| | Cornwall | 192 | | |
| | Dickenson's Landing | 194 | | |
| | Porté l'autre part | 1,190 | | 61,904 0 0 |

Certificats des gares d'évitement supplémentaires entre Montréal et les Moulins de Kingston.—*Continué.*

| | | Pieds. | | £ s. d. |
|---|---|---|---|---|
| | Rapporté | 1,190 | | 61,904 0 0 |
| | Williamsburg | 210 | | |
| | Matilda | 146 | | |
| | Prescott | 348 | | |
| | Brockville | 347 | | |
| | Mullorytown | 211 | | |
| | Lansdowne | 210 | | |
| | Gananoque | 210 | | |
| | | | 2,872 | |
| | Egal à milles | 0.54 à £1,750. | | 945 0 0 |
| 1856. | Cr. Par montant de certificats. | | | 62,849 0 0 |
| 1 Janv. | Certificat pour | ..... | 41,182 10 0 | |
| 1 Oct. | Do. | ..... | 5,000 0 0 | 46,182 10 0 |
| | | | | 16,666 10 0 |

D. 2.

GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

DIVISION DE KINGSTON.

Certificat des gares d'évitement supplémentaires entre les Moulins de Kingston et Grafton, 88 milles.

| 1856. Nov. | | Pieds. | | £ s. d. |
|---|---|---|---|---|
| | Moulins de Kingston ..... bois | 1,110 | | |
| | Kingston ..... pierre | 4,5[illegible]0 | | |
| | Baie de Collins ..... bois | 1,220 | | |
| | Ernestown ..... pierre | 1,960 | | |
| | Napanee ..... " | 1,940 | | |
| | Tyondonoga ..... bois | 1,040 | | |
| | Shannonville ..... pierre | 1,810 | | |
| | Belleville ..... " | 3,915 | | |
| | Trenton ..... brique | 1,900 | | |
| | Brighton ..... " | 27,420 | | |
| | Colborne ..... " | 2,565 | | |
| | Grafton ..... bois | 1,485 | | |
| | | 26,277 | | |
| | Egal à ..... | 4.98 milles | | |
| | Déduire 3 pour cent sur 87 milles .... | 2.61 " | | |
| | | 2.37 milles à £4,750. | | 11,257 10 |
| | Dépôts de Ballast | | | |
| | Tuttles Hill ..... | 812 | | |
| | Ernestown ..... | 4,494 | | |
| | Tyondonoga ..... | 3,384 | | |
| | Trenton ..... | 917 | | |
| | | 9,607 | | |
| | Voie et garages au quai de Kingston ..... | 1,851 | | |
| | Pieds ..... | 11,458 | | |
| | Egal à ..... | 2.17 milles à £4,750. | | 10,307 10 0 |
| | | | | 21,565 0 0 |

## D. 3.

## GRAND TRONC DE CHEMIN DE FER DU CANADA.

### DIVISION DE TORONTO.

**Certificat des gares d'évitement supplémentaires entre Toronto et Grafton.**

| | | Pieds. | | £ s. d. |
|---|---|---|---|---|
| 1856. 1 Dec. | Station de Cobourg | 2,976 | | |
| | Port Hope | 3,554 | | |
| | Port Britain | 2,499 | | |
| | Newtonville | 990 | | |
| | Newcastle | 3,000 | | |
| | Bowmanville | 2,491 | | |
| | Oshawa | 3,583 | | |
| | Whitby | 4,087 | | |
| | Crique de Duffin | 2,103 | | |
| | Baie des Français | 1,309 | | |
| | Port Union | 3,036 | | |
| | Scarboro' | 2,600 | | |
| | Don | 12,828 | | |
| | Prolong. de la rue Church à la rue Berkeley | 1,851 | | |
| | " " " rue East Market | 1,320 | | |
| | | 48,227 | | |
| | Egal à | 9.13 milles. | | |
| | Déduire 3 pour cent sur 77 milles | 2.31 " | | |
| | | 6.82 milles, | £4,750. | 32,395 0 0 |
| | Dépôts de Ballast. | | | |
| | Havre aux Canards | 1,500 | | |
| | Lot 35, Clark | 2,301 | | |
| | Oshawa | 1,224 | | |
| | Whitby | 1,791 | | |
| | Crique de Highland | 2,289 | | |
| | Norway | 1,020 | | |
| | | 10,125 | | |
| | Egal à ..... milles | 1.92 à £4,450 par m. | | 8,544 0 0 |
| | Sterling | | | 40,939 0 0 |

### EXTRAIT TOTAL DES GARES D'EVITEMENT.

| | £ s. d. | £ s. d. |
|---|---|---|
| Division de Montréal | 62,849 0 0 | |
| Division de Kingston | 21,565 0 0 | |
| Division de Toronto | 40,939 0 0 | |
| Total | | 125,353 0 0 |
| 1856. Cr. Par montant de certificats. | | |
| 1 Jan. Certificat pour | 41,182 10 0 | |
| 1 Oct. do | 5,000 0 0 | |
| | | 46,182 10 0 |
| Montant du présent certificat | ..... Sterling... | 76,170 10 0 |

## No. 21.

***Rapport de MM. Keefer et Shanly sur l'état des ponts du chemin de fer dans le Bas-Canada.***

MONTREAL, 4 AVRIL 1857.

MONSIEUR,

En obéissance à la résolution du bureau des directeurs qui nous fut transmise par votre lettre du 16 ultimo, et avec d'autres instructions reçues le 26 ultimo, nous avons fait un minutieux examen de tous les ponts sur les divisions du grand tronc de chemin de fer de Montréal et Portland, de Québec et Richmond, et de St. Thomas, accompagnés de l'ingénieur résidant de chaque division, et nous avons maintenant l'honneur de soumettre le rapport suivant :

### *Ponts en bois.*

Sur la division de Montréal et Portland il y a maintenant 55 ponts en bois, dont la longueur réunie mesure 9355 pieds, ou près d'un mille trois quarts.

A l'exception de celui qui traverse le havre à Portland, qui est fait sur pilotis, tous ces ponts sont construits sur le système de " ferme en fer," qui est une simple travée sans arcs.

Des anciens ponts, les premiers furent construits en 1846, les derniers en 1853. Quelques uns furent reconstruits l'année dernière d'après le même système, mais avec une plus forte charpente, et l'on fait maintenant des préparatifs pour en remplacer d'autres de la même manière, aussitôt que la glace sera brisée et partie.

Les anciens ou premiers ponts sont en conditions diverses de sûreté et d'insécurité, et exigent une surveillance constante et minutieuse pour les maintenir en bon état.

Ceux qui furent couverts peu après leur construction sont dans un assez bon état de conservation. D'autres qui ont été peinturés et couverts, sans enclore les côtés, n'ont été qu'imparfaitement protégés ; mais tous étaient d'une charpente trop faible d'abord pour supporter pendant longtemps les poids considérables auxquels ils sont constamment soumis, et pour cette raison, et en quelques circonstances à cause de la qualité inférieure de la main-d'œuvre et des matériaux, ils ont présenté des symptômes de détérioration et de défection prématurées. Ceux qui n'étaient pas protégés ont manqué plus rapidement, et quelques uns sont maintenant soutenus par des étançons.

Les ingénieurs résidents ont porté une attention soigneuse à ces ponts. Ils en ont déjà remplacé quelques uns en bois, d'autres en fer. Il a été préparé du bois pour en remplacer d'autres aussitôt que le temps le permettra ; quelques uns ont été affermis au moyen d'arcs supplémentaires, précaution sage, et des préparatifs se font maintenant pour réparer, couvrir et protéger tous ceux qui valent la peine d'être conservés. Plusieurs d'entre eux ont dernièrement été examinés de nouveau et complètement réparés.

Le grand pont sur le Richelieu à St. Hilaire a seulement été peint et planchéié, et non couvert, et quoique raffermi par un arc il y a deux ans, il est maintenant dans un état peu sûr et devrait être remplacé sans délai. Il a été construit en 1846, et s'il eût été suffisamment protégé alors, il aurait duré plusieurs années de plus.

Plusieurs autres ponts sont dans la même condition défectueuse et doivent être reconstruits durant cette saison sans perdre de temps. Il y en a encore d'autres qu'il faudra remplacer dans un, deux, trois et dix ans, et l'on ne peut espérer qu'aucun des anciens ponts, quelque bien protégés qu'ils soient, dureront plus de

cinq ou six ans encore, à cause des poids très considérables qu'ils auront à supporter.

La condition de ces ponts peut être offerte comme une preuve suffisante que, pour les fins d'un chemin de fer de première classe, tel que le grand tronc, les ponts en bois ne sont que des accommodements temporaires, et ne devraient jamais être remplacés en bois, excepté dans les cas de nécessité, lorsque, comme dans la circonstance actuelle relativement à quelques-uns d'entre eux, il est impossible de se procurer et de poser du fer pour le temps où ils sont absolument indispensables. Les ponts découverts soumis à un lourd trafic, surtout lorsqu'on se sert de locomotives accouplées, ne dureront pas plus de cinq ou six ans, et ceux qui sont couverts et bien entretenus peuvent durer vingt ans; mais ils sont exposés à être brûlés, et cela arrêterait les affaires pendant un certain temps—ce qui pourrait causer plus de dommage à la compagnie sous ce rapport que le prix du pont lui-même.

Nous considérons donc qu'il est de l'intérêt de la compagnie, et nous recommandons fortement, que des arrangements soient pris pour remplacer tous les ponts en bois par des tubes ou fermes en fer.

L'état marqué A soumis ici est fait dans le but de montrer la différence du coût entre les superstructures en bois et celles en fer, en omettant les frais de renouvellement de la maçonnerie qui sont communs aux deux.

*État A.*

| | | |
|---|---|---|
| Les frais du remplacement de 7,835 pieds linéaires de pontage en tubes ou fermes en fer seraient de..... | £136,920 | courant. |
| Les frais des mêmes travaux en bois..... | 62,680 | " |
| Faisant une différence de..... | £ 74,240 | " |

En prenant la ligne entière, le coût de ponts en fer sera d'un peu plus du *double* du coût de ponts en bois ; mais dans le seul cas du pont du Richelieu le coût sera un peu moindre que le triple.

*État No.* 1.

Il y a cependant quelques ponts qu'il faut immédiatement reconstruire en bois, parce qu'il n'y a pas assez de temps maintenant pour se procurer du fer d'Angleterre. Dans l'état No 1, il est donné une liste de 15 ponts qu'il faut renouveler cette année sans délai, dont les frais, y compris les réparations et la reconstruction de la maçonnerie, sont évalués à £29,930 courant, et toute cette somme devra être dépensée cette année.

Pour toutes les arches d'un diamètre au-dessous de 60 pieds, il est probable que l'on pourra se procurer les fermes en fer d'Angleterre pour l'époque où elles seront requises ; mais pour les arches au-dessus de 60 pieds, il sera nécessaire d'adopter le bois. Il serait prudent d'envoyer un ordre pour les fermes en fer mentionnées dans cet état aussitôt possible.

La maçonnerie dans les culées des ponts au sud de la ligne frontière, quoique construite de larges blocs de granit de bonne qualité, a été posée à sec sans mortier, et d'une manière peu soigneuse. On n'a pas pris assez de soins en faisant les fondations, et plusieurs parois sont fendues et lézardées, et il sera nécessaire, avant de poser les tubes et les fermes, de reconstruire la plus grande partie de cette maçonnerie, dont les frais sont inclus dans l'état ci-joint.

En reconstruisant en bois, nous considérons que la meilleure forme pour la force et la durée est le pont à " arches virolées et à fermes," (*Burr arch and Truss*). C'est une forme qui a soutenu l'épreuve du temps et est généralement

reconnue pour être la plus sure et la plus satisfaisante. Aucune ferme de large diamètre ne s'adapte aux fins des chemins de fer à moins qu'elle ne soit combinée avec l'arche, et l'on peut considérer que la condition des ponts sur cette ligne confirme cet avancé.

### *État No. 2.*

Dans l'état No. 2, il est donné une liste de 21 ponts qui devraient être remplacés par des tubes ou fermes en fer dans un, deux ou trois ans, y compris la reconstruction de quelques-unes des culées, estimés devoir coûter £53,830. Un tiers de cette somme sera requis en 1858, et le reste en 1860.

### *État No. 3.*

Dans l'état No. 3, il est donné une liste de 19 ponts qui devront être remplacés en fer après 1860, ou entre 1860 et 1877, estimés devoir coûter £61,780, y compris la reconstruction de la maçonnerie là où il sera nécessaire de le faire.

### *L'Estimation du coût des Travaux.*

| | |
|---|---|
| Dans l'état No. 1, est..... | £29,930 |
| Dans l'état No. 2..... | 53,830 |
| Dans l'état No. 3..... | 61,780 |
| Total..... | £145,540 |

Des quinze ponts à être renouvelés immédiatement, 5 doivent être en bois, faisant 1975 pieds de fermes, qui devront durer 20 ans, à l'expiration desquels il sera nécessaire de faire une nouvelle dépense pour les remplacer par des tubes en fer. Le montant de cette dépense sera de..... £30,000

Et le renouvellement de tous les ponts s'élèvera alors à..... £175,540

Les poutres de tablier des ponts existant ne sont pas assez fortes pour supporter les poids qui y sont placés, et fléchissent trop sous la pression des convois. Elles sont généralement de 7 x 13 pouces avec 15 pieds de portant et 2½ pieds de distance de centre à centre. Elles devraient toutes être remplacées par des poutres de 8 x 15 pouces de la même longueur et espacées de la même manière. Les longrines de la voie ne sont pas, non plus, dans la plupart des cas, d'une grosseur suffisante, et aux bouts des ponts elles s'appuient généralement sur les poutres du tablier seulement, au lieu d'être fermement appuyées sur la maçonnerie des culées,—ce qui cause un changement trop subit sous le poids d'une locomotive de la fermeté de la voie permanente à l'élasticité du pont. De nouvelles longrines de 11 x 14 pouces devraient être placées partout où il s'en trouve d'une grosseur moindre, et l'on devrait donner de fermes appuis de bout dans tous les cas.

### *Couverture des Ponts.*

Des 19 ponts compris dans la cédule No. 3, plusieurs n'ont jamais été couverts. Des instructions devraient être données aux ingénieurs résidents de faire entourer tous ces ponts immédiatement ; mais avant de le faire la charpente des fermes devrait être soigneusement examinée, et toutes les pièces qui montreraient des symptômes de détérioration devraient être enlevées et remplacées par des matériaux sains.

### *Mur de parapet aux Chûtes de Bacon.*

Avant de terminer nos observations sur les travaux nécessaires pour assurer la solidité des ponts et viaducs sur la section de Montréal et Portland, nous prendrons la liberté d'attirer votre attention sur le remblai immédiatement au sud du pont des chûtes de Bacon, qui est supporté par un mur de soutènement perpendiculaire d'environ 30 pieds de hauteur, au pied duquel et parallément au chemin coule une rivière rapide. L'angle de ce mur de soutènement est à moins de sept pieds des rails, et n'a ni garde ni parapet d'aucune sorte,—ce qui en fait un endroit effrayant pour un accident, si un convoi venait à dérailler. Un petit mur de 2½ à 3 pieds de haut devrait être construit sur une longueur de 200 pieds, et devrait être fait des plus gros blocs de granit que l'on pourrait trouver dans les environs.

### *Ponts en fer.*

Nous avons de plus à faire rapport qu'ayant examiné les ponts sur les lignes de Québec et Richmond et de Québec et St. Thomas, nous les avons tous trouvés d'une excellente construction et en bon état. Sur quelques uns d'entre eux nous avons remarqué une longrine de garde de 12 x 12 pouces, boulonnée longitudinalement au pont, le long des rebords extérieurs des trottoirs des deux côtés de la voie, et nous recommandons qu'une pareille protection soit placée sur tous les ponts en fer. Nous suggérerons aussi que tous ces ponts soient peinturés de nouveau l'été prochain, et généralement que le peinturage de tous ces ouvrages soit fréquemment renouvelé.

### *Réglemens de passage sur les ponts en bois.*

Le département du trafic devrait être avisé d'observer les réglements suivants pour le passage des convois sur les ponts en bois dans leur condition actuelle.

1. Que les locomotives accouplées n'y passent pas.
2. Que la vitesse de tous les convois n'excède pas dix milles à l'heure sur tous les ponts en bois actuels.
3. Qu'ils aillent avec soin et uniformément, pas plus vite que cinq milles à l'heure sur tous les ponts énumérés dans l'état No. 1, jusqu'à ce qu'ils soient reconstruits—le même réglement devrait s'appliquer aux ponts de Paris sud, des chûtes des Artisans, et de la rivière Passumpscott.
4. Que le rail mobile de la station des chûtes des Artisans n'étant qu'à 66 pieds du pont, tous les convois directs n'arrêtant pas à cette station devraient modérer et aller doucement en passant sur ce rail mobile.

### *Réglements de passage sur les ponts en fer.—Québec et Richmond et branche de St. Thomas.*

1o. Que la vitesse de tous les convois n'excède pas dix milles à l'heure sur les grands ponts—celui de la Chaudière, les deux d'Etchemin et celui de Boyer.

2o. Que les convois aillent doucement en passant le rail mobile de la jonction près de l'extrémité est du pont de la Chaudière.

NOTE —Le rail mobile près de l'extrémité est du pont supérieur d'Etchemin étant un rail *privé* et peu sûr, il devrait être enlevé et transporté à une plus grande distance du pont.

Le tout est respectueusement soumis,

Et nous demeurons, Monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

(Signé,) SAMUEL KEEFER,
WALTER SHANLY.

A JOHN M. GRANT, écr.,
ecrétaire, Grand Tronc de chemin de fer, Montréal.

## No. 22.

*Mémoire de la compagnie du grand tronc de chemin de fer du Canada.*

A son excellence SIR EDMUND WALKER HEAD, Baronet, Gouverneur-général du Canada etc., en conseil.

Le mémoire des soussignés, duement nommés par résolutions des bureaux de directeurs de Londres et du Canada de la compagnie du grand tronc de chemin de fer du Canada,

Expose humblement :

Que la position actuelle de la compagnie du grand tronc de chemin de fer du Canada et le poids de ses difficultés financières font qu'il est absolument nécessaire qu'ils approchent votre excellence dans le but de lui soumettre un état de sa position, de son incapacité à rendre l'acte de secours de l'année dernière pratiquement avantageux, et de la nécessité qui s'est ainsi élevée de faire telles modifications au dit acte et aux droits de la province contre la compagnie, qui seules pourront lui permettre de rencontrer ses engagements et de terminer les prolongemens du chemin à l'est et à l'ouest et le pont Victoria, et développer convenablement le trafic et les ressources de la province,—ce que le chemin de fer avait pour but d'effectuer.

Les soussignés ne croient pas nécessaire d'exposer de nouveau à votre excellence aucune des circonstances sous lesquelles le grand tronc de chemin de fer a été commencé, ni plus que les causes qui ont principalement contribué à produire la désastreuse crise actuelle. La plus importante de ces causes était entièrement en dehors du contrôle du gouvernement du Canada ou de la compagnie, et tandis que l'on ne peut nier que la guerre et le taux élevé de l'argent qui en fut la conséquence ont dérangé tous les arrangements financiers faits au commencement de l'entreprise, la compagnie a fait tout en son pouvoir pour surmonter ces difficultés, mais malheureusement sans y réussir.

La position de la province vis-à-vis la compagnie a, jusqu'à cette époque, ou plutôt jusqu'à l'année dernière, été celle de retirer tous les avantages de l'entreprise sans contribuer à ses frais.

Tant que la compagnie a possédé quelques moyens accessibles, elle a scrupuleusement rencontré l'intérêt des bons priviléges ; et l'on peut justement insister auprès de votre excellence sur le fait que jusqu'ici tout le poids de cette entreprise, grosse des plus grands avantages possibles pour la province, a été supporté par les actionnaires et porteurs de bons anglais.

Ce sont le Canada et les Canadiens seulement qui ont profité de l'énorme accroissement de la valeur des terres dans le voisinage de la ligne, et de la dépense de plusieurs millions de capital anglais ; les entreprises et la main-d'œuvre privées ont été encouragées d'une manière extraordinaire, et la puissance productrice du pays a été considérablement accrue ; plusieurs des principales villes du Canada ont aussi éprouvé à un degré surprenant le grand avantage du réveil d'un commerce encore seulement dans son enfance.

Tout en faisant la part des progrès qu'aurait fait le Canada, et des profits que les Canadiens auraient réalisés indépendamment du grand tronc de chemin de fer, les soussignés croient qu'ils sont justifiables en disant qu'il a grandement contribué à l'accroissement de la richesse et de la prospérité commerciale du pays, et en toute probabilité dans une bien plus grande proportion que la valeur de tout le montant de l'aide provinciale accordée à l'entreprise.

L'effet de la construction du chemin de fer sur la province, eu égard à l'aide provinciale, peut être justement comparé à celui des canaux canadiens qui, quoique

improductifs comme source directe et immédiate de revenu, ont indubitablement payé dix fois les frais de leur construction par le développement qu'ils ont donné au commerce et aux ressources de la province. Les canaux devinrent une nécessité après la construction, et même indépendamment du canal Erié, et le changement des conditions du commerce provenant des efforts des Américains pour prolonger leurs chemins de fer de l'Atlantique aux grands lacs, produisit aussi une obligation absolue pour la province d'entreprendre des travaux semblables, à moins que tous les avantages de sa situation comme grand débouché artériel pour les contrées de l'ouest ne fussent virtuellement abandonnés.

Ce grand objet national a été atteint au moyen du grand tronc de chemin de fer, et l'on peut hardiment affirmer que tout le montant de l'aide provinciale a été déjà remboursé et au-delà par l'essor imprimé au pays. Il est indubitable que la politique d'accorder cette aide à une compagnie privée plutôt que d'entreprendre le chemin de fer comme œuvre provinciale seulement, était judicieuse sous tous les rapports, et en épargnant un déboursé considérable de capital provincial, et en garantissant la province de toute charge quelconque si la ligne devenait aussi rémunérative qu'on l'espérait d'abord, le pire qui pouvait arriver à la province étant un insuccès tel dans les résultats anticipés qu'il aurait laissé tout le montant avancé à la charge des revenus ordinaires du pays, qui ont plus que doublé depuis le commencement des travaux du chemin de fer.

L'on doit aussi se rappeler que, de même que dans le cas des canaux, la province n'a pas limité son aide aux parties du chemin de fer qui étaient commercialement les plus désirables, mais qu'elle exigea la construction d'une section dans laquelle les avantages obtenus sont particulièrement ceux de la province et de ses habitans, et qui n'aurait certainement pas été choisie comme champ d'exploitation par des individus. La compagnie n'a pas l'intention de contester qu'elle attendait du trafic de la section ouest une compensation des pertes sur la section est; mais les recettes, jusqu'à présent, sembleraient prouver que le trafic, même sur les sections ouest, ne rapportera pas plus, pendant longtemps, qu'un rapport honnête du capital investi, laissant ainsi les sections de l'est comme poids mort sur la compagnie : plus de £1,200,000 sterling ont déjà été dépensés à l'est de Richmond, et, par l'acte de secours, £525,000 de plus ont été consacrés au prolongement vers l'est, avec £125,000 pour la branche des Trois Rivières,—ce qui fait près de deux millions que l'on peut considérer comme ne rapportant aucun revenu à la compagnie.

L'on ne prétend pas que cette dépense n'aurait pas dû être faite, puisque l'on peut dire avec raison que cette partie de la province avait un plus grand besoin qu'aucune autre des heureuses influences de communications améliorées; et aussi, que toutes les dépenses faites à l'est de Richmond produiront, lorsque le chemin sera terminé jusqu'à la Rivière du Loup, 250 milles du futur chemin de fer provincial aux provinces inférieures. Mais la compagnie soumet respectueusement que cette dépense a été très gênante et de fait ruineuse pour elle, tandis que la province et les intérêts provinciaux ont seuls profité de ces déboursés, et elle devrait être regardée sous ce point de vue en examinant la position actuelle de la compagnie et sa demande d'aide contre le poids des réclamations provinciales contre elle.

La compagnie ne désire pas éluder ou ajourner les travaux primitivement projetés, et qui ne sont pas encore terminés, savoir : la ligne occidentale à Sarnia, le pont Victoria, et la ligne de l'est à la Rivière du Loup. Elle est prête à poursuivre ces travaux, et ne désire pas que la province augmente le moindrement ses engagements actuels à cause du chemin de fer; mais elle prie que la position actuelle de la compagnie envers la province et ses engagements sur la garantie provinciale soient changés de manière à faire revivre le crédit de la compagnie, et lui donnent les moyens, par les ressources qu'elle sera alors en mesure de prélever, de compléter le réseau de chemins de fer provinciaux primitivement projetés.

La plus grande étendue de responsabilité directe ou indirecte qu'elle désire voir prendre à la province, est celle déjà assumée, disons £3,111,500, et pour cette somme la province aura reçu des dépenses de près de £12,000,000 sterling, lui donnant un chemin de fer de l'Atlantique à Sarnia, ainsi que 250 milles complets de la ligne d'Halifax ;—unissant entre elles toutes les villes de la province par chemin de fer, et, avec le pont Victoria, faisant une chaîne non interrompue de communication par chemin de fer à travers toute la longueur de la province, depuis les eaux du lac Huron jusqu'à l'Océan.

En insistant sur ceci auprès de votre excellence, il est du devoir des soussignés de dire que, eu égard à la nature du trafic qui se développe sur le grand tronc de chemin de fer, il est devenu évidemment nécessaire de faire de très grandes augmentations au matériel roulant et aux accommodements de stations de la compagnie pour lui permettre de remplir sa tâche d'une manière efficace, —et que sans ces dépenses beaucoup des avantages que l'on doit attendre de la construction de la ligne ne pourront être réalisés. Le capital ainsi requis ne peut être prélevé sous les conditions de l'acte de secours de 1856, qui affecte spécifiquement les produits de l'emprunt proposé, et il ne peut, non plus, être prélevé sur le crédit de la compagnie, sujette aux réclamations existantes. La compagnie se trouve donc dans la nécessité de faire une nouvelle demande à la province, sous peine de se trouver dans la position de posséder un magnifique chemin sur lequel le trafic cherche passage, mais d'être incapable de prélever un chelin pour le pourvoir suffisamment de locomotives, de chars et de stations.

A part le capital requis pour faire face aux besoins du trafic additionnel, il est résulté que pour l'accommodement du commerce de Montréal il faudra faire de grandes dépenses en prolongeant la ligne à travers la ville jusqu'à Hochelaga pour la relier à la ligne de vapeurs océaniques canadiens, et aussi à Québec pour des magasins d'entrepôt reliés à cette ligne, et des dépenses semblables à Kingston, et sur quelques autres points importants pour relier la ligne aux eaux navigables. Pour toutes ces fins il faut obtenir de l'argent, et cela ne se peut si l'acte de secours établit les relations définitives de la province avec la compagnie.

Les soussignés exposent respectueusement à votre excellence que la compagnie du grand tronc de chemin de fer est engagée dans une lutte avec les intérêts américains pour obtenir le commerce de l'ouest ; que sous ce rapport ses intérêts sont identiques à ceux de la province, et que par conséquent il devient d'une importance nationale de donner à la compagnie toute facilité d'augmenter ses moyens d'accommodement pour le public, et de la placer en position de transiger avec sûreté, exactitude et promptitude les affaires qui lui sont confiées.

La ligne canadienne de vapeurs océaniques peut être justement regardée comme un corollaire du grand tronc de chemin de fer, destiné au même objet et agissant précisément dans la même direction. La législature a, dans cette circonstance, généreusement et sagement subventionné une ligne de vapeurs océaniques, afin de lui permettre de faire concurrence aux lignes qui tendent à diriger le commerce vers les ports et les chemins de fer américains. Cette ligne, cependant, ne pourra jamais produire les résultats qu'on en attend, à moins que le chemin de fer, qui forme sa liaison avec l'intérieur, ne soit mis dans l'état le plus efficace pour les affaires. L'effet de la subvention de cette ligne de vapeurs est justement regardé comme un encouragement pour que les produits cherchent un marché par la voie du St. Laurent, et l'aide provinciale à la compagnie du grand tronc peut également être considérée comme remboursée par les prix réduits auxquels elle permettra au chemin de fer de transporter les marchandises et les voyageurs, allant et venant, le long de la même voie, si la province consent à délivrer la compagnie du poids immédiat de sa réclamation.

Les soussignés espèrent que votre excellence voudra bien prendre en considération les états suivants qu'ils soumettent maintenant pour votre information relativement à la situation actuelle de la compagnie. En agissant ainsi ils

ajouteront respectueusement que l'honorable M. Napier, avant le passage de l'acte de secours de 1856, attira avec force l'attention de l'honorable inspecteur-général sur l'existence des réclamations contre la compagnie, qu'ils vont maintenant exposer, et qu'elles ne sont changées sous aucun autre rapport que par les besoins additionnels du trafic que l'expérience a depuis développés.

Les engagements les plus pressants de la compagnie sont comme suit :

| | |
|---|---|
| Dettes déjà encourues excédant..... | £340,000 |
| Billets acceptés payables avant le 1er juillet. | 290,000 |
| Matériel roulant, gares d'évitement, stations de surplus..... | 380,000 |
| Intérêt dû en juillet..... | 210,000 |
| | £1,220,000 |

Il n'existe aucune disposition dans l'acte de secours pour rencontrer ces engagements, et comme les seules actions non émises de la compagnie sont engagées par cet acte à la province, il ne reste aucune autre ressource qu'une légère émission de bons B.

Dans la position où se trouve actuellement la compagnie du grand tronc sur le marché monétaire de Londres, il devient du devoir des soussignés de dire qu'il est absolument impossible de prélever aucun fonds sur les effets mentionnés. Et même si la province abandonnait son droit sur les actions non-émises il est parfaitement certain qu'elles ne pourraient être placées à aucune condition sujettes à la dette actuelle de la compagnie envers ses propres porteurs de bons et envers la province. Il doit donc être clairement et franchement exposé à votre excellence que, sous les circonstances actuelles, aucuns moyens ne peuvent être prélevés pour faire face à ces exigences.

Les soussignés désirent maintenant respectueusement attirer l'attention de votre excellence sur l'acte de secours de l'année dernière, et sur les moyens par lesquels il pourvoit à l'achèvement du restant des travaux de la compagnie.

Les actionnaires de la compagnie ont toujours regardé cet acte comme extrêmement précieux pour la compagnie, puisqu'il reconnaît jusqu'à un certain point les relations équitables de la province envers elle, et ils l'acceptèrent dans la croyance que la province n'hésiterait pas à adopter telles nouvelles démarches qui assureraient le secours qu'il avait pour but d'offrir. Mais la compagnie ne put s'empêcher de voir qu'en vertu de ce bill il ne lui était offert aucun moyen de se soustraire aux réclamations les plus immédiates et les plus pressantes contre elle, et que ses dispositions n'étaient pas telles, non plus, qu'elles pussent relever le crédit de la compagnie.

Il était évident que les fins de l'acte de secours ne pouvaient être atteintes d'aucune autre manière qu'en plaçant la compagnie dans une position telle qu'elle pût prélever sur son propre crédit les fonds requis pour ses travaux ainsi que pour ses autres engagements. On pouvait espérer atteindre le premier objet en vertu de l'acte de secours, mais le dernier, comme le résultat l'a prouvé, a été complètement détruit par cet acte, car l'addition de £2,000,000 à la dette privilégiée de la compagnie ne pouvait que diminuer son crédit ordinaire, et malgré que la province se chargeât de pourvoir à l'intérêt de ses propres bons pendant cinq ans, cependant il exigeait le dépôt des effets de la compagnie pour cet intérêt, et en conséquence aucune diminution des charges de la compagnie n'eut lieu, mais seulement un ajournement. Des considérations de cette nature semblent avoir agi sur les esprits de ceux qui trafiquent sur le marché monétaire de Londres, et conséquemment non seulement les efforts de la compagnie pour placer ses propres bons ont été infructueux, mais on a montré une répugnance

marquée d'investir dans l'émission privilégiée de £2,000,000, parce qu'il était universellement admis que la position de la compagnie n'était pas matériellement améliorée et qu'il lui était impossible de procéder sans une nouvelle aide, dont la nature, craignait-on, pourrait même affecter ces effets. L'on peut aussi observer que les conditions de cet acte de secours étant telles qu'elles exigeaient le paiement immédiat de cette forte somme avant la nécessité de son application, agirent très défavorablement dans l'état actuel du marché monétaire.

Le résultat a donc réellement été de n'améliorer les affaires de la compagnie qu'en autant seulement que l'acte de secours a donné aux actionnaires et aux porteurs de bons l'espérance d'une action future de la législature du Canada, mais non de permettre à la compagnie de prélever les moyens de procéder à ses travaux proposés, ou de décharger les reclamations existant contre elle.

Nonobstant cette impression défavorable, la compagnie a, par de grands efforts et en forçant son crédit jusqu'au dernier point, pu remplir cette condition de l'acte de secours qui était la plus importante pour la province et qui enjoignait l'achèvement de la ligne de St. Thomas à Stratford ;—elle a aussi travaillé énergiquement au pont Victoria, et elle ne se présente maintenant devant son excellence et le gouvernement et la législature du Canada, qu'après avoir fait tout en son pouvoir pour donner effet aux intentions de l'acte.

Vos mémorialistes ont ainsi cherché à soumettre à votre excellence l'exacte position de la compagnie et ses besoins indispensables, qui peuvent se résumer comme suit :

*Premièrement.*—Pourvoir le capital pour rencontrer les réclamations existantes et les accommodements additionnels pour le trafic.

*Secondement.*—Telle modification des rapports de la province avec la compagnie qui puisse élever son crédit et lui permettre d'achever la ligne.

La première de ces exigences ne peut que légitimement découler de la dernière, et il a déjà été démontré que l'acte de secours de la dernière session ne rencontre pas les besoins de la matière, puisque toute aide qui augmenterait les dettes de la compagnie ainsi que son obligation d'entreprendre de nouveaux travaux, à moins qu'elle ne tende en même temps au rétablissement de son crédit, est illusoire et ne peut qu'accroître au lieu de diminuer ses difficultés.

Vos mémorialistes, au nom de la compagnie, exposent donc respectueusement à votre excellence que le temps est arrivé où les besoins immédiats de la compagnie ainsi que l'achèvement de ses travaux restants, exigent une mesure de secours effective et permanente, puisque toute tentative de pallier cette pression doit ultérieurement nécessiter une nouvelle demande à la province, tandis qu'il peut surgir en même temps de grands préjudices à tous les intérêts concernés.

Précédemment à l'acte de secours de l'année dernière, la province occupait la position de premier créancier hypothécaire, étant en même temps primitivement passible de payer et le principal et l'intérêt sur les bons qu'elle avait prêtés à la compagnie. La province s'est dessaisie de ce droit antérieur contre la compagnie, elle a de plus relevé la compagnie de l'obligation de payer l'intérêt sur les bons provinciaux pour un terme de cinq ans. Malheureusement, cependant, comme on l'a déjà dit dans ce mémoire, les conditions auxquelles ce secours fut accordé étaient telles qu'elles détruisaient entièrement toute espérance qu'il en surgirait une réaction sensible en faveur des effets de la compagnie, et la valeur de cette libération fut complètement neutralisée par le fait que la compagnie était sur le point d'encourir un grand accroissement de sa dette pour des travaux qui n'offraient aucune probabilité de rémunération, sans aucune diminution correspondante d'un montant égal ou plus grand de la dette actuelle de la compagnie. Cette mesure a donc été parfaitement inefficace, et en regardant aux grands avantages que la province et le peuple du Canada ont retiré et qu'ils retireront encore du chemin de fer, les soussignés exposent respectueusement à votre excellence

que les fins de l'acte de secours ne peuvent d'aucune autre manière être justement atteintes que par une extension telle du terme durant lequel la province se chargera du paiement de l'intérêt sur les bons, qu'elle soit équivalente à un abandon de sa réclamation.

Si cela était fait, une hausse immédiate aurait lieu dans la valeur des effets de la compagnie, et elle serait ainsi en état de prélever tout le capital additionnel requis pour les nouveaux travaux ainsi que pour les accommodements du trafic et autres besoins, qui s'élèvent ensemble à plus de trois millions de nouveau capital ou un montant égal à la dette abandonnée par la province, et qu'il est autrement absolument impossible de prélever. Il est vrai que la province relèverait, par ce moyen, la compagnie de sa dette, mais cela assurerait la dépense d'une somme égale, à être prélevée par la compagnie sur son propre crédit, qui serait appliquée sur des travaux d'une grande utilité publique, et l'on peut justement présumer que les bénéfices que le chemin de fer, ainsi complété et équipé, conférerait à la province et à son revenu compenseraient amplement la charge ou subvention continuée de £180,000 par année, qui a déjà été assumée pour cinq ans, avec la certitude qu'elle aurait à être continuée comme charge, si par le malheureux état de ses affaires la compagnie devenait, comme en toute probabilité elle devra le devenir, insolvable.

Supposant que les travaux proposés en vertu de l'acte de secours soient essentiels à la prospérité de la province, il est clair qu'ils devront être entrepris à ses propres frais si la compagnie faillit, de même que les dépenses pour les accommodements du trafic.

Le résultat pour le gouvernement, s'il devait maintenir ses droits et prendre possession du chemin de fer, serait donc de créer immédiatement la nécessité d'un accroissement considérable de la dette provinciale, tandis qu'il pourrait se présenter plusieurs objections graves à ce que le gouvernement encourre les responsabilités d'une compagnie de chemin de fer dans l'administration de la ligne. La mesure de la responsabilité provinciale serait indéfinie, et il serait fait un échange d'une responsabilité positive de cent quatre-vingt mille livres, déjà continue, et pour laquelle on a pourvu, contre une responsabilité bien plus grande, sujette à être réduite par les profits de la ligne sous l'administration du gouvernement.

Votre excellence ne peut pas, non plus, fermer les yeux sur la perte que devra subir le Canada par la cessation des travaux, le tort fait au traffic commençant et son détournement vers d'autres voies, ainsi que le dommage aux affaires des grandes villes à travers lesquelles passe la ligne et auxquelles elle a imprimé une activité extraordinaire.

Ces maux suivraient nécessairement la faillite de la compagnie, quelle que fût la conduite du gouvernement.

Mais on ne peut douter que cette faillite réagirait d'une manière très préjudiciable sur toutes les entreprises canadiennes cherchant l'aide des capitaux anglais.

A tort ou à raison, les actionnaires et les porteurs de bons se plaindraient amèrement, et le marché monétaire, très sensible sur de pareilles matières, verrait avec réserve et méfiance, s'il s'en occupait du tout, toute entreprise semblable dans la colonie, surtout lorsque tant de sources de placement s'ouvrent sur le continent d'Europe avec des garanties positives des gouvernements, tant en principal qu'en intérêt, et qui, étant plus près de la place, sont par conséquent sous un contrôle beaucoup plus immédiat.

Les soussignés supplient instamment votre excellence de considérer qu'en examinant l'aspect actuel des affaires de la compagnie, il n'existe aucune espérance raisonnable que la compagnie devienne en position de racheter ses obligations envers la province à l'expiration des cinq ans accordés par l'acte de secours; qu'elle est parfaitement incapable de se prévaloir de la permission qu'il lui donne de prélever des fonds, et que, en considérant le sujet de toute manière, il est beaucoup mieux pour la province d'en finir avec la question, plutôt que d'adopter une

mesure qui pourrait peut-être mettre en péril un plus grand montant des fonds déjà si considérablement embarqués par les propriétaires, et qui laisserait encore la possibilité d'une nouvelle demande à la législature du Canada.

Vos mémorialistes exposent respectueusement à votre excellence que l'abandon absolu de l'hypothèque provinciale elle-même n'ajouterait, pendant cinq ans, aucun nouveau fardeau sur la province, et n'occasionnerait aucune augmentation d'impôts tandis que l'on peut hardiment affirmer que le succès du chemin de fer et les avantages indirects qui résulteraient de ce succès compenseraient amplement ce déboursé.

Vos mémorialistes attirent de plus l'attention de votre excellence sur le fait que l'abandon total de la réclamation provinciale est justifiée par l'action d'autres gouvernements : et sans référer à de démarches semblables répétées de la part du gouvernement britannique en Irlande et ailleurs, même en Canada, la conduite tenue par l'état voisin de New-York est essentiellement semblable à celle proposée dans le cas actuel,—l'état ayant abandonné une reclamation de plusieurs millions de piastres pour permettre à la compagnie du chemin de fer de New-York et Erie de prélever un nouveau capital pour l'achèvement de sa ligne ; et également lorsque l'état du Michigan abandonna une très forte somme avancée au chemin de fer central du Michigan.

Dans ces deux cas, l'importance des entreprises était regardée comme justifiant l'abandon, et certainement dans ni l'un ni l'autre cas les résultats ne peuvent être regardés comme égaux à ceux qui découlent du grand tronc de chemin de fer pour cette province.

Le Canada a lui-même reconnu le même principe dans l'acte de la dernière session qui concède 4,000,000 d'acres de terres au chemin de fer de la rive nord concession équivalente à une forte aide pécuniaire, et qui offre par là un encouragement aux capitalistes à investir leurs fonds dans une entreprise possédant le caractère d'une œuvre provinciale importante.

Vos mémorialistes terminent donc en exposant à votre excellence que la compagnie du grand tronc de chemin de fer ne peut être placée dans une position de crédit suffisant pour rencontrer ses engagements actuels, ainsi que pour compléter ses travaux nécessaires et pourvoir aux accommodements de trafic nécessaires, que par un abandon absolu de la réclamation provinciale, ou en donnant préséance au capital en bons et en parts de la compagnie jusqu'à ce que le trafic de la ligne rapporte un certain dividende fixé.

Le premier moyen serait final et décisif sur tous les points, en autant que la province y est concernée, et sous ce rapport il est peut être le plus acceptable ; le dernier moyen nécessiterait que permission soit accordée d'étendre indéfiniment le capital en bons et en actions de la compagnie pour rencontrer ses besoins variés, et dans le cas où une double voie serait ultérieurement nécessaire, il pourrait s'élever des objections à ce que les frais en soient placés avant la réclamation provinciale.

Par l'un ou l'autre moyen, cependant, il serait pourvu aux nécessités immédiates, et la compagnie s'engagerait à prélever tout le capital requis et terminerait les travaux mentionnés dans l'acte de secours, de même qu'elle pourvoirait aux exigences du trafic accru. Et la compagnie s'engagerait de plus, dans le cas où le chemin de fer à Halifax serait entrepris, de remettre à la province la ligne de l'est de Richmond à la Rivière du Loup, sur l'abandon ou l'ajournement de l'aide provinciale, si la province désirait regarder cette partie comme formant sa contribution au chemin de fer inter-provincial dans toutes négociations futures avec le gouvernement impérial et les provinces inférieures.

[SCEAU]

JOHN ROSS, président de la Comp. du Grand tronc de chemin de fer du Canada,

EDMUND HORNBY.

Toronto, 20 mars 1857.

# EXTRAIT

## Donnant les dernières remarques de l'inspecteur-général sur le bill du grand tronc, 28 avril 1857

Le projet primitif de la compagnie fusionnée du grand tronc embrassait une ligne de chemin non interrompue de Sarnia aux Trois-Pistoles de 827 milles, reliant la rivière Ste. Claire, qui forme la limite occidentale du Canada, aux eaux de marée du St. Laurent, à l'endroit où l'on peut avoir les communications les plus directes avec le Nouveau-Brunswick et les provinces sœurs. Il embrassait aussi une pointe de 50 milles de Belleville à Peterborough, et une branche de Richmond à Island Pond et à Portland sur l'Atlantique, [illegible] nouvelle distance de 221 mi les, faisant en tout une communication de chemin de fer de 1048 milles Le prospectus fait voir que le coût total de cette ligne, à l'exclusion du bail de celle de Portland, était estimé à £9,500,000, équivalant a £11,558,333 courant, et que cette somme devait placer le chemin en état d'exploitation efficace, avec une quantité suffisante de machines locomotives, matériel roulant et d'accommodement de stations, entre les mains de la compagnie, sans autre déboursé d'aucune sorte. Des stipulations ayant été faites avec divers entrepreneurs de chemins de fer que le prix des contrats comprendrait le paiement de l'intérêt par eux sur toutes avances jusqu'à ce que les différentes sections de la ligne fussent reçues, aucune autre disposition ne fut prise pour rencontrer cette charge,—la compagnie se reposant, parait-il, sur les revenus et la capacité du chemin à se soutenir lui-même et à pourvoir à toute dépense ultérieure. Jusqu'à quel point ces espérances ont été réalisées, c'est ce que les états et comptes qui ont été déposés sur la table permettront à la chambre de juger. Une longueur de 849 milles a été construite et une somme de £10,547,586 courant a été dépensée au premier janvier dernier, dont £628,798 ont été absorbés en intérêts, après déduction faite des sommes portées au credit du compte du revenu. Par l'état No. 3, page 27, il appert que les engagements flottants de la compagnie s'élèvent à la somme de £978,120, de laquelle, si l'actif du côté opposé sous forme de dettes dues à la compagnie en argent, en bons et en billets recevables s'élevant à £250,191 est déduit, il restera une balance flottante découverte contre la compagnie de £757,929. Pour la diminuer il reste entre les mains du gouvernement la somme de £161,476 courant, en débentures non-émises. Pour ajouter au poids de ces engagements l'expérience des six derniers mois a démontré que l'étendue des gares d'évitement et le fonds de machines locomotives et de matériel roulant, quoique strictement d'accord avec les stipulations du contrat, sont tout à fait disproportionnés aux exigences du chemin, ou à son exploitation avantageuse. L'état No. 13, page 32, donne l'estimation du montant requis pour pourvoir à ces défectuosités et pour finir les travaux commencés, savoir: matériel roulant, £198,000, gares d'évitement extra, £51,000, travaux et stations sur la ligne, £135,000, pont Vic-

toria, £760,211, faisant un total de £1,144,211. A l'exception de ce dernier ouvrage, aucune partie de l'aide proposée de £2,000,000 en bons privilégiés n'est disponible pour les pressants besoins qui viennent d'être énumérés, et la certitude de la perte que doit produire tout prolongement du chemin avant que des moyens aient été trouvés pour pourvoir au matériel roulant additionel et aux gares d'évitement extra, nécessaires à son exploitation profitable, expliquera suffisamment la demande actuellement faite au parlement. Par l'acte de la dernière session, la compagnie était autorisée à prélever une somme n'excédant pas £2,000,000, devant être dépensée seulement sur les nouveaux travaux. A cette époque les sections entre Stratford et Brockville, une distance de près de 300 milles, n'avaient pas été ouvertes, et l'on entretenait de grandes espérances sur la fécondité de cette portion du chemin. Ces espérances, pour plusieurs causes, parmi lesquelles celles qui viennent d'être mentionnées ne sont pas les moins saillantes, n'ont pas été réalisées, et le but du bill actuel est d'enlever toutes restrictions imposées à la compagnie sur le prélèvement des fonds, afin de lui permettre de pourvoir et d'exploiter le chemin efficacement. Le gouvernement, en justice pour les sections du pays intéressées, croit de son devoir d'insister sur les conditions primitives acceptées par la compagnie, de poursuivre le chemin à l'ouest jusqu'à Sarnia, et à l'est jusqu'à la Rivière du Loup; mais par voie de compensation il recommande à la législature que toute réclamation pour intérêt sur la guarantie soit ajournée jusqu'à ce que la compagnie reçoive un retour sur ses déboursés. Dans le mémoire soumis par la compagnie et imprimé avec les autres états, ses difficultés sont exposées d'une manière claire et énergique, mais en même temps il est donné une forte assurance qu'un secours comme celui qui est offert par le bill lui permettra de compléter le chemin et de se soustraire à ces difficultés. Par la construction de la ligne de Sarnia au golfe St. Laurent et à l'Atlantique, le Canada aura obtenu un résultat positif et précieux et aura atteint le grand objet pour lequel la garantie a été donnée. Si cet objet peut être obtenu sans perte, ce sera une source de congratulation pour tout le monde. Si, au contraire, il n'en était pas ainsi, le gouvernement espère avec confiance que la législature n'hésitera pas à exercer la plus grande indulgence envers la compagnie relativement au prêt. On a dit que les capitalistes anglais, en plaçant leurs fonds dans cette entreprise, couraient volontairement le hasard ordinaire du gain ou de la perte, et que les engagements de la province sont clairement définis et limités par décrets parlementaires. Cela est strictement vrai. Cependant, personne ne peut lire le prospectus qui présente ce projet au public anglais, ou référer au rapport de lord Elgin, qui y est spécialement mentionné, écrit dans son style le plus puissant, et décrivant en termes brillants les perspectives du Canada, ou se rappeler la manière dont le gouvernement du jour présenta cette entreprise au monde, sans voir que des représentations venant d'autorités aussi haut placées donnaient à ce projet gigantesque un caractère qui le mettait en dehors de la catégorie des spéculations ordinaires. Ce n'était pas une sordide spéculation fondée sur des prix de famine,—ce n'était pas un trafic honteux en gains illicites,—ce n'était pas un projet pour s'enrichir des sueurs et des larmes et du sang de l'esclave. C'était et c'est une noble entreprise intimement liée aux espérances du Canada, qui devait grandir de notre agrandisse-

ment et se fortifier de notre force, destinée à réussir avec notre prospérité assurée ou à décliner avec nos destins contraires. Comme l'artère qui tire sa nourriture du sang qu'elle répand dans tout le corps humain, et qu'elle porte à ses extrémités les plus éloignées, elle est forte et vigoureuse dans le plein exercice de ses fonctions, mais elle faiblira et dépérira si la nourriture lui est retirée, et si le principe vital cesse de couler dans ses veines.

érité assurée
sa nourriture
s extrémités
de ses fonc
t si le prin-

TORONTO:

IMPRIME PAR JOHN LOVELL, YONGE STREET.